Die soziale Sicherheit der Seeleute

mit besonderer Berücksichtigung der internationalen Übereinkommen

---

INAUGURAL DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER WÜRDE

EINES DOKTOR IURIS DER RECHTS- UND WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER UNIVERSITÄT BERN

vorgelegt von

WILLY AECHERLI

Luzern

Buchdruckerei Wallimann, Beromünster 1956

Die soziale Sicherheit der Seeleute

mit besonderer Berücksichtigung der internationalen Übereinkommen

---

INAUGURAL DISSERTATION

ZUR ERLANGUNG DER WÜRDE

EINES DOKTOR IURIS DER RECHTS- UND WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

DER UNIVERSITÄT BERN

vorgelegt von

WILLY AECHERLI

Luzern

Buchdruckerei Wallimann, Beromünster 1956

Die Fakultät hat diese Arbeit am 24. Februar 1955
auf Antrag von Prof. Dr. E. Schweingruber
als Dissertation angenommen, ohne damit zu den darin
ausgesprochenen Auffassungen
Stellung nehmen zu wollen.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis

Seite

Einleitung 1

1. Abschnitt: Die Entwicklung vom römischen Altertum bis zum ausgehenden Mittelalter

§ 1: Im Mittelmeergebiet

I. Die Sklavenarbeit in der Antike 7
II. Der Übergang zum frühen Mittelalter . . . 8
1. Die Entwicklung im allgemeinen 8
2. Das pseudorhodische Seerecht 8
3. Die Lex Romana Utinensis 8
III. Der mittelalterliche Seehandelsbetrieb
1. Die Rechtsbildung 9
2. Der genossenschaftliche Betrieb 10
3. Die Ausgestaltung des Heuervertrages . . . 12
a) In Amalfi 12
b) In Pisa 12
c) In Venedig 12
d) In Genua 12
e) Im Konsulat zur See 13

§ 2: Die Entwicklung im Norden und Westen

I. Der genossenschaftliche Betrieb der Frühzeit . 14
II. Die Entstehung des Abhängigkeitsverhältnisses und das Fortbestehen genossenschaftlicher Elemente
1. Die Entstehung des Abhängigkeitsverhältnises 14
2. Das Fortbestehen einzelner genossenschaftlicher Elemente 15
a) Fracht ist die Muter der Gage 15
b) Das Recht auf Führung 15
c) Der Schiffsrat 15
III. Heuervertrag, Fürsorgevorschriften und Schiffsgewalt
1. Der Heuervertrag 16
2. Die Fürsorgevorschriften 17
3. Die Schiffsgewalt 18
a) Allgemeines 18
b) Das demokratische Element 18
aa) Die Gerichtsgenossenschaft 18
bb) Der Schiffer 18

c) Das autoritative Element: 19

2. Abschnitt: Die Entwicklung des Seearbeitsrechtes bis 1850

§ 3: Die Weiterbildung des Seearbeitsrechtes

I. Die Entwicklung im Allgemeinen
1. Die Rechtsbildung 21
2. Die Neuerungen im Seehandelsbetrieb . . . 21

II. Besonderheiten der arbeitsrechtlichen Stellung der Seeleute 22

3. Abschnitt: Das Seearbeitsrecht in der neuesten Zeit

§ 4: Das Aufkommen der Sozialpolitik 23

§ 5: Die Umwälzungen in der Seeschiffahrt und ihre arbeitsrechtlichen Auswirkungen

I. Seerecht und Schiffahrt 24
II. Das Arbeitsrecht 24
III. Das internationale Seerecht und die Schweiz . . 25

1. Abschnitt: Die Heimschaffung der Seeleute

§ 6: Begriff und Begründung der Heimschaffung

I. Der Begriff 31
II. Die soziale Begründung 31
III. Die staatspolitische Begründung 32

§ 7: Der Heimschaffungsanspruch als besonderes Recht aus dem Heuervertrag

I. Die Voraussetzungen
1. In persönlicher Hinsicht 33
a) Die Schiffsoffiziere 34
b) Die übrigen Seeleute 34
2. Der Begriff des Schiffes 35
3. Die sachlichen Voraussetzungen 36
a) Die Beendigung des Heuervertrages im allgemeinen 36
b) Völkerrechtliche Gründe 37
c) Gerichtliche Gründe 37

II. Die Verpflichtung von Reeder und Staat
1. Der unbedingte Charakter der Verpflichtung . 37
2. Die Verpflichtung des Reeders 38
3. Die Verpflichtung des Staates 38
4. Die Kostentragung 39
a) Der Reeder 39
b) Der Seemann 40
c) Der Staat 40

III. Die Rechtsnatur des Heimschaffungsanspruches
1. Voraussetzendes 41
2. Der öffentliche Charakter 41
3. Der privatrechtliche Charakter 42

§ 8: Die Durchführung der Heimschaffung

I. Das Wahlrecht des Reeders auf Heimschaffung auf eigenen Schiffen, auf Arbeitsvermittlung auf einem andern Schiff oder auf entsprechende Geldentschädigung
1. Die Heimschaffung auf Schiffen des Reeders . 43
2. Die Arbeitsvermittlung auf einem andern Schiff 43
3. Die Befreiung von der Heimschaffungspflicht durch eine entsprechende Geldentschädigung . 44
II. Der Bestimmungshafen
1. Der Ausreisehafen 44
a) Das deutsche Recht 44
b) Das belgische Recht 45
c) Das französische Recht 45
2. Der Anheuerungshafen 45
a) Das italienische Seerecht 45
b) Das Int. Ue. 45
3. Die schweizerische Regelung 46
4. Andere Bestimmungen 46
III. Der Unterhaltsanspruch des Seemannes
1. Die Verpflichtungen des Reeders vor der Heimschaffung 46
2. Der Anspruch auf Unterkunft und Verpflegung während der Heimschaffung 46
3. Die Beschaffung von Kleidern 47
4. Die besondern Rechte des erkrankten oder verletzten Semannes 48

§ 9: Besonderheiten des Rechtsverhältnisses zwischen Staat und Reeder bei der staatlichen Durchführung der Heimschaffung

I. Die Stellung des Staates gegenüber dem Reeder . 48
II. Die rechtliche Begründung 49

§ 10: Die Haftung des Reeders für die Kosten der Heimschaffung

1. Die beschränkte Haftung des Reeders 50
2. Die unbeschränkte Haftung 52

§ 11: Der Heimschaffungsanspruch des Kapitäns
1. Der Code du travail maritime 52
2. Im deutschen Recht 53
3. Im belgischen Recht 54
4. Im italienischen Recht 54
5. Im schweizerischen Recht 54

§ 12: Die Bestimmungen über die Heimschaffung nach dem Seeschiffahrtsgesetz
I. Allgemeines 55
II. Die einzelnen Bestimmungen
1. Das Ziel der Heimschaffung 55
2. Die Kostentragung 56
3. Der Unterhaltanspruch des Seemannes . . 56
4. Die Rechtsverhältnisse zwischen Staat und Reeder bei der staatlichen Durchführung der Heimschaffung 56
5. Die Durchführung der Heimschaffung . . . 56
6. Der Heimschaffungsanspruch des Kapitäns . 57

§ 12a: Hinweis auf einige internationale Gesetzeskonflikte 57

§ 13: Die Ausgestaltung der Heimschaffung in einigen andern Staaten
I. In England 58
II. In Dänemark 58
III. Staaten, die dem französischen Vorbild gefolgt sind 58

2. Abschnitt: Die Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch

§ 14: Die besonderen Verhältnisse der Arbeitslosigkeit bei Schiffbruch 59

§ 15: Der Entschädigungsanspruch bei Schiffbruch
I. Die Verweigerung des Anspruches in früheren Epochen
1. In der genossenschaftlichen Betriebsperiode . 60
2. Der alte Code de commerce vom Jahre 1807 . 62
II. Die heutige Auffassung 63

§ 16: Die Voraussetzungen des Anspruches
I. Die Gefahren der Schiffahrt 63
1. Allgemeines 63
2. Der Schiffbruch 64
3. Die Seeuntüchtigkeitserklärung 64
4. Aufbringung, Prise 65

II. Die Auflösung des Heuervertrages bei Schiffbruch
1. Einleitendes 65
2. Die Verpflichtung des Seemannes 65
3. Die Entschädigung für die während des Schiffbruches geleistete Arbeit 66
4. Besondere Ansprüche 66
a) Die Heimschaffung 66
b) Der Ersatz der Kleider 66

§ 17: Die Höhe der Entschädigung

I. Die Ansprüche auf Grund des Heuervertrages . 67
II. Die Ansprüche der Hinterbliebenen bei Tod des Seemannes
1. Die Dauer des Anspruches 67
2. Die Begründung 68
3. Die Übergabe an die Berechtigten 68
III. Der Ausschluß des Anspruches bei Selbstverschulden 69

§ 18: Die Regelung im Seeschiffahrtsgesetz

I. Allgemeines 69
II. Die Bestimmungen 70
1. Der Schiffbruch 70
2. Der Heimschaffungsanspruch 70
3. Dauer und Höhe der Entschädigung . . . 70
a) Die Höhe 70
b) Die Dauer 70
4. Der Anspruch der Hinterbliebenen bei Tod des Seemannes 70
5. Der Ausschluß des Anspruches bei Selbstverschulden 70

§ 19: Der Anspruch in einigen andern Staaten

1. Staaten, die dem Vorbild des alten Art. 258 Ccom. gefolgt sind 71
2. Staaten, die die neuere Regel übernommen haben 71

3. Abschnitt: Die Privilegien und die Haftungsverhältnisse für Forderungen der Seeleute gegen den Reeder

§ 20: Die Haftung des Reeders

I. Kurze historische Skizzierung
1. Die beschränkte Haftung des Reeders für Forderungen aus dem Heuervertrag 72
a) Im Consulat de la mer 72
b) In der zweiten Entwicklungsperiode . . . 72

2. Die unbeschränkte Haftung 73
3. Die internationale Regelung 73

II. Die unbeschränkt-persönliche Haftung des Reeders für Forderungen aus dem Heuervertrag
1. Die Begründung:
a) Die rechtliche 74
b) Die soziale 74
2. Die Berechtigten 75
3. Das haftende Vermögen (Haftungssubstrat) . 75
a) Das Seevermögen 75
aa) Das Schiff mit seinem Zugehör . . . 75
bb) Die Fracht 75
cc) Die Surrogate 76
dd) Schiff und Schiffsvermögen 79
b) Das Landvermögen 79
4. Kurzer Überblick über die wichtigsten Systeme der Haftungsbeschränkung a, b, c, d, e . . . 79
5. Die Haftung des Reders bei Abschluß des Heuervertrages durch den Kapitän 81

§ 21: Die Privilegierung

I. Begründung und Umfang
1. Die Begründung 83
2. Das internationale Übereinkommen . . . 83
3. Die privilegierten Forderungen 84
4. Die Forderungen aus den Dienst- und Heuerverträgen 85
5. Die zeitliche Beschränkung 85

II. Der Vorrang der Privilegien vor den Hypotheken und den übrigen Pfandrechten (Int. Ue. Art. 3) . 86

III. Der Gegenstand des Privileges (Int. Ue. Art. 4)
1. Das Schiff 87
2. Die Fracht 87
a) Das frühere Recht 88
b) Das geltende Recht 88
3. Surrogate von Schiff und Fracht 88
4. Die Frage der Privilegierung des Versicherungsanspruches 89
5. Die staatlichen Zuschüsse 90

IV. Die Rangordnung der Privilegien (Int. Ue. Art. 6)
1. Posterior tempore potior iure 90

2. Die Ausnahme für Forderungen der Schiffsbesatzung 91
3. Die Rangordung im Verhältnis zu den andern Gläubigern 91
V. Die Verfolgbarkeit der Schiffsgläubigerrechte gegen Dritte (Int. Ue. Art. 8)
1. Das Problem 92
2. Die actio in rem 92
VI. Entstehung, Dauer und Untergang des Privileges (Int. Ue. Art. 9)
1. Die Entstehung 93
2. Die Dauer 94
3. Der Untergang 95
a) Allgemeine Untergangsgründe 95
aa) Der Untergang der Forderung . . . 95
bb) Der gerichtliche Zwangsverkauf des Schiffes 95
cc) Der Notverkauf der Schiffes . . . 95
dd) Der freiwillige Verkauf des Schiffes . 95
ee) Völkerrechtliche Einwirkungen . . 95
ff) Die Konfiskation des Schiffes . . . 96
b) Spezielle Untergangsgründe 96
VII. Der Beweis der Privilegierung (Int. Ue. Art. 11)
1. Das älteste Recht 96
2. Das neue Recht 97
VIII. Internationale Gesetzeskonflikte 97

4. Abschnitt: Der Schutz der Seeleute bei Unfall, Krankheit und Tod . . . . . .
1. Unterabschnitt: Die Verpflichtungen des Reeders bei Unfall, Krankheit und Tod des Seemannes
§ 22: Begründung, historische Entwicklung und Abgrenzung zum Zivilrecht
I. Die Begründung der Verpflichtung 98
II. Die historische Entwicklung des Schutzgedankens 99
III. Das internationale Übereinkommen 100
IV. Das Verhältnis zum schweizerischen Zivilrecht . 100
1. Außervertraglich 100
2. Dienstvertraglich 101
§ 23: Die Voraussetzungen der Verpflichtung
I. Der Zeitpunkt der Krankheit und des Unfalles . 103
1. Krankheit und Unfall während des Dienstes . 103

2. Wenn die Krankheit vor dem Antritt des Dienstes entstanden ist 103
II. Der Einfluß des Verschuldens 104
1. Das Verschulden des Reeders und des Kapitäns 104
2. Das Verschulden des Seemannes 104
a) In Deutschland 105
b) In Frankreich 105
c) In Belgien 105
d) In den Vereinigten Staaten 106
III. Die Abgrenzung zur Sozialversicherung . . . 106

§ 24: Die Reichweite der Fürsorgepflicht des Reeder

I. In persönlicher Hinsicht 107
II. In zeitlicher Hinsicht 107
1. Der Grundsatz 108
2. Die Beschränkungen 108

§ 25: Der Inhalt der Verpflichtung

I. Die Heilbehandlung 109
1. Der Umfang 109
2. Die Fürsorge auf dem Schiff 110
3. Die Fürsorge in einer Krankenanstalt . . . 111
4. Die Fürsorge in der Familie 112
II. Der Heimschaffungsanspruch 112
III. Der Anspruch auf Entschädigung 113
1. Für die Zeit des Aufenthaltes an Bord . . . 113
2. Für die Zeit des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt 113
a) In den Abkommensstaaten 113
b) Die besondere Regelung im deutschen Seerecht 114
aa) Die Rechte des Kapitäns 114
bb) Die Rechte des Schiffsmannes . . . 114
3. Die Leistungen des Reeders bei Tod des Seemannes 115

§ 26: Rechtsnatur der Leistungen, Regreß des Seemannes und behördlicher Schutz

I. Die Rechtsnatur der Leistungen 115
II. Der Regreß des Seemannes gegen den Reeder . 115
III. Der behördliche Schutz 116

§ 27: Die Fürsorgepflicht des Reeders in einigen andern Staaten

1. Der französische Code de commerce . . . 116
2. Skandinavien 117
3. England 117
4. Marokko 117

2. Unterabschnitt: Die Sozialversicherung

§ 28: Begriff und Wesen 118

§ 29: Die heutige Tendenz der sozialen Sicherheitsbestrebungen 119

§ 30: Die Entstehung der Versicherung für Seeleute in Frankreich 120

§ 31: Die versicherten Personen

I. Grundsätzliches 122
II. Die Vorbehalte zugunsten der Landesgesetzgebungen 124

§ 32: Die Beiträge

1. In Frankreich 125
II. In der Schweiz 125
III. In Italien 126
IV. In Deutschland 126

§ 33: Die versicherten Risiken

I. Die Berufsunfälle 127
1. Definition 127
2. Die versicherten Unfälle 127
3. Den Berufsunfällen gleichgestellte Unfälle . . 128
4. Nicht als Unfälle gelten 129
5. Beginn, Inhalt und Dauer der Unterstützung . 129
a) Beginn und Dauer 129
aa) In Frankreich 129
bb) In der Schweiz 130
cc) In Deutschland 130
dd) In Italien 130
b) Der Inhalt der Leistungen 130
6. Die Mitwirkung anderer Umstände 131
II. Die Betriebskrankheiten
1. Der Begriff 131
2. Krankheiten während der Reise 131

3. Die Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf außerberufliche Krankheiten und Unfälle . . 132
4. Von der Versicherung ausgeschlossene Krankheiten 132
5. Die Leistungen 133
a) In der Schweiz 133
b) In Frankreich 133
c) In Italien 133
6. Die Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf Angehörige der Seeleute 134
a) In Frankreich 134
b) In Deutschland 134
c) In Italien 134

III. Die Invalidität
1. Invalidität infolge Betriebsunfällen . . . 135
2.Tabelle der prozentualen Festsetzung der Teilinvalidität 136
3. Invalidität infolge Krankheiten und Nichtbetriebsunfällen 136

IV. Die Mutterschaftsversicherung
1. In Frankreich 137
a) Die Bordangestellten 137
b) Die Gattinnen versicherter Seeleute . . . 137
2. In Italien 137
3. In der Schweiz 137

§ 34: Die Ansprüche des Versicherten bzw. seiner Angehörigen im Todesfall

I. Bei Betriebsunfällen
1. Historisches 138
2. Das geltende Recht 138
a) Nach der schweizerischen Lösung . . . 138
b) Die französische Lösung 139
c) Die italienische Lösung 140
d) Die belgische Lösung 141

II. Bei Betriebkrankheiten 142

§ 35: Der Pflegeort 142

§ 36: Die Entrichtung von Renten- und Kapitalbeträgen 144

§ 37: Die Erfüllung besonderer Pflichten beim Einrtitt des Schadenereignisses

I. Die Pflichen des Kapitäns und des Arztes . . 144
II. Die Pflichten des Versicherten 145

§ 38: Die Frage des Verschuldens

I. Das Verschulden des Seemannes 145
1. Der aus Absicht entstandene Schaden . . . 146
2. Der grobfahrlässig verursachte Schaden . . 146
3. Der leichtfahrlässig verursachte Schaden . . 146
II. Das Verschulden des Reeders 147
III. Das Verschulden eines Dritten 148

§ 39: Besonderheiten der Rechtsnatur der Beiträge

I. Die Unabtretbarkeit und Unpfändbarkeit . . . 148
II. Die Verjährung des Versicherungsanspruches . . 148

§ 40: Kurze Übersicht über die Versicherungssysteme einiger anderer Staaten

I. Allgemeines 150
II. Spanien 151
III. Großbritannien 151

§ 41: Die Grundsätze der Kranken- und Unfallversicherungsbestimmungen im neuen Seeschiffahrtsgesetz

1. Der Ausschluß des KUVG 152
2. Eine lex imperfecta 152
3. Der indirekte Versicherungszwang . . . 152
4. Die Haftung bei fehlendem Versicherungsschutz 153
5. Die Alters- und Hinterlassenenversicherung . 153

Alphabetisches Literaturverzeichnis

Abel = Ulrich Abel: Die Grundzüge des deutschen Seearbeitsrechtes und seine geschichtlichen Grundlagen. Diss. Greifswald 1938.

Allegret = Joseph Allegret: Les risques professionnels des gens de mer. Diss. Nantes 1907.

Amira = Karl von Amira: Nordgermanisches Obligationenrecht. Leipzig 1895.

Bar = L. von Bar: Theorie und Praxis des internationalen Privatrechts. Bd. II Hannover 1889, 2. Auflage.

Blumenstein = Ernst Blumenstein: Handbuch des schweizerischen Schuldbetreibungsrechtes. Bern 1911.

Boyens = Emil Boyens: Das deutsche Seerecht. Leipzig 1897.

Brunetti = Antonio Brunetti: Manuale del Diritto della Navigazione marittima e interna. Padova 1947.

Canevascini = Guglielmo Canevascini: Die menschliche Arbeit durch die Jahrhunderte. Zürich 1943.

Chorley = Lord Chorley and O. C. Giles: Shipping Law. 3. Aufl. London 1952.

Cosack = Conrad Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts 12. Aufl. Stuttgart 1930.

Desjardin = Arthur Desjardin: Traité de Droit commercial maritime. Paris 1896.

Dumont = Beat Dumont: Ausgewählte Kapitel aus dem schweizerischen Seeschiffahrtsrecht. Diss. Bern 1944.

Ehrenberg = Viktor Ehrenberg: Handbuch des gesamten Handelsrechts. Bd. 7, 2. Abt. Leipzig 1923.

Endemann = W. Endemann: Handbuch des deutschen Handels, See- und Wechselrechts. Bd. 4, Leipzig 1884.

Erba-Tissot = Helene Erba-Tissot: Die Formen der Schiffsverwendung inbes. der Ausrüster nach schweizerischem Recht; Basel 1947.

Fritsche = Hans Fritsche: Schuldbetreibung, Konkurs und Sanierung. Zürich 1954.

Gaeta-Pescatore = Dante Gaeta e Gabriele Pescatore: Codice delle leggi sulla navigazione marittima, interna e aerea. Milano 1952.

J. v. Gierke = Julius von Gierke: Handelsrecht und Schiffahrtsrecht. 4. Aufl. Berlin und Leipzig 1933.

Guhl = Theo Guhl: Das schweizerische Obligationenrecht. Zürich 1948.

Haerle = Carl Haerle: Der Heuervertrag der Schiffsmannschaft und der Schiffsoffiziere. Diss. Tübingen 1906.

Jaeger = Ernst Jaeger: Kommentar zur Konkursordnung und den Einführungsgesetzen. Bd. I, 6. und 7. Aufl. Berlin und Leipzig 1931.

Keim = Karl Keim: Das internationale Arbeitsrecht in der Seeschiffahrt. 8. Heft der Völkerrechtsfragen. Berlin 1925.

Lehmann = Karl Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechts. 2. Aufl. Leipzig 1912.

Lewis HB = William Lewis: Das Seerecht. In HB Endemann Bd. 4.

Lewis = Elmer A. Lewis: Seamen's act as amended and other laws relating to Seamen. Washington 1948.

Lyon = Lyon-Caen et Renault: Traité de droit commercial. 2.Aufl. Bd. V—VI. Paris 1894.

Maclachlan = David Maclachlan: A treatise on the law of Merchant Shipping. 7. Aufl. London 1932.

Melsbach = Erich Melsbach: Deutsches Arbeitsrecht. Berlin und Leipzig 1923.

Mittelstein = Max Mittelstein: Das Recht der Binnenschiffahrt. Leipzig 1918.

Müller = Walter Müller: Die Haftung des Schiffseigentümers und ihre gesetzliche Beschränkung. Diss. Basel 1942.

Noguère = Henri Noguère: La situation des gens de mer. Diss. Paris 1904.

Oftinger = Kurt Oftinger: Schweizerisches Haftpflichtrecht. Zürich 1940.

Perels = L. Perels: Die Seemannsordnung vom 2. 6. 1902 und ihre Nebengesetze. Berlin 1902.

Pappenheim = Max Pappenheim: Handbuch des Seerechts. Leipzig 1906.

Pardessus = J. M. Pardessus: Us et coutumes de la mer. Bd. I—II. Paris 1847.

Ripert = Georges Ripert: Droit maritime. 4. Aufl. Bd. I—II. Paris 1950.

Ripert précies = Georges Ripert: Précies de Droit maritime. 6. Aufl. Paris 1952.

Ruck = Erwin Ruck: Schweizerisches Verwaltungsrecht. Zürich 1951.
Schaps = Georg Schaps: Das deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buch des HGB. Berlin 1906.
Schlup = Nino Schlup: Der Heuervertrag der Schiffsleute. Diss. Basel 1943.
Schreurs = Lothar Schreurs: Die soziale Entwicklung des Arbeitsrechtes. Diss. Bern 1946.
Schröder HB = R. Schröder: Die Pfandrechte an Schiff und Ladung. In HB Endemann.
Schweingruber = Edwin Schweingruber: Das Arbeitsrecht der Schweiz, seine Gestalt und seine Gestaltung, 2. Aufl. Zürich 1951.
— = Die Sozialgesetzgebung der Schweiz, ein Grundriß. Zürich 1955.
Smeesters = Smeesters und Winkelmolen: Droit maritime et droit fluvial. Bd. I—II. 2. Aufl. Brüssel 1929.
Trippel = Martin Trippel: Funktionen und Grenzen der Sozialversicherung als Maßnahme der Sozialpolitik. Veröffentlichungen der Handels-Hochschule St. Gallen, Reihe A Heft 35, 1953.
Twiß = Travers Twiß: Monumenta iuridica, 1871. Bd. I—IV.
De Valroger = Lucien de Valroger: Commentaire de Droit maritime. Bd. I—II. Paris 1883.
Wagner = Rudolf Wagner: Handbuch des Seerechts. Leipzig 1884.
Wegerdt = Alfred Wegerdt: Die Haftung des Reeders im modernen deutschen und englischen Recht. Diss. Leipzig 1906.
Wißmann = Rudolf Walter Wißmann: The maritime Industry. New York 1942.
Wüstendörfer = Hans Wüstendörfer: Neuzeitliches Seehandelsrecht. Hamburg 1947.
Zorn = Philippe Zorn: Das Staatsrecht des deutschen Reiches. Bd. II. Berlin 1897.

Bureau International du travail: Les tendances de la sécurité sociale dans la période d'après-guerre. Genf 1949.

Zeitschrift der Savigny-Stiftung für Rechtsgeschichte.

Verzeichnis der Abkürzungen

BB	=	Bundesbeschluß.
BG	=	Bundesgesetz.
BRBH	=	Bundesratsbeschluß über den Heuervertrag der Schiffsleute.
CC	=	Code civil français.
Ccom	=	Code de commerce français.
Cod. della nav.	=	Codice della navigazione italiano.
C. trav. mar.	=	Code de travail maritime.
HGB	=	Deutsches Handelsgesetzbuch.
HSchG	=	Heimschaffungsgesetz.
KUVG	=	Kranken- und Unfallversicherungsgesetz.
M. S. A.	=	Merchant Shippling Act.
OR	=	Schweizerisches Obligationenrecht.
R. D.	=	Regio decreto.
R. D. L.	=	Regio decreto-legge.
RGBl	=	Reichsgesetzblatt.
SchKG	=	Schweizerisches Schuldbetreibungs- und Konkursgesetz.
SeemO	=	Deutsche Seemannsordnung.
Sten. Bulletin	=	Stenographisches Bulletin.
StGB	=	Schweizerisches Strafgesetzbuch.
St. P. O.	=	Deutsche Strafprozeßordnung.
SUVA	=	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt.
ZGB	=	Schweizerisches Zivilgesetzbuch.

Verzeichnis der in dieser Arbeit behandelten Übereinkommen

Internationales Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute vom 23. Juni 1926.

Internationales Übereinkommen über die Gewährung einer Entschädigung für Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch vom 9. Juli 1920.

Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vom 25. August 1924.

Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Hypotheken und Privilegien an Seeschiffen vom 10. April 1926.

Internationales Übereinkommen über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall und Tod von Schiffsleuten vom 24. Oktober 1936.

Internationales Übereinkommen über die soziale Sicherheit der Seeleute vom 6. Juni 1946.

Verzeichnis der Gesetzesmaterialien

A. Schweiz:

Schweizerisches Obligationenrecht vom 30. März 1911.
Schweizerisches Zivilgesetzbuch vom 10. Dezember 1907.
Schweizerisches Strafgesetzbuch vom 21. Dezember 1937.
Bundesgesetz betreffend Schuldbetreibung und Konkurs vom 11. April 1889.
Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911.
Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag vom 2. April 1908.
Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen und der Post vom 28. März 1905.
Bundesgesetz über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge (Seeschiffahrtsgesetz) vom 23. September 1953.

Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28 .Sept. 1923.
Bundesratsbeschluß über den Heuervertrag vom 20. Januar 1942. (Durch Seeschiffahrtsgesetz außer Kraft gesetzt.)
Bundesratsbeschluß über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge vom 9. April 1941 (durch Seeschiffahrtsgesetz außer Kraft gesetzt).
Bundesbeschluß betreffend die Genehmigung des internationalen Abkommens über die soziale Sicherheit der Rheinschiffer vom 11. April 1951.
Bundesbeschluß über die Genehmigung verschiedener internationaler Übereinkommen betreffend die Seeschiffahrt vom 17. März 1954.
Bundesratsbeschluß über die Versicherung der Besatzung der schweizerischen Seeschiffe gegen Unfall und Krankheit vom 13. Juni 1941 (durch Seeschiffahrtsgesetz außer Kraft gesetzt).
Verfügung des Eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über Versicherung der Besatzung der schweizerischen Seeschiffe gegen Unfall und Krankheit vom 6. August 1941 (durch Seeschiffahrtsgesetz außer Kraft gesetzt).
Verfügung des Eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über die Stellung des auf schweizerischen Schiffen tätigen ausländischen Personals in der Alters- und Hinterlassenenversicherung vom 10. März 1948.
Mustervertrag zwischen dem Eidg. Volkswirtschaftsdepartement und der «Zürich» Allg. Unfall- und Haftpflichtversicherungsaktiengesellschaft in Zürich vom 20./22. August 1941 (wird nach Einführung des Seeschiffahrtsgesetzes neu gefaßt).

B. Deutschland:

Deutsches Handelsgesetzbuch vom 7. April 1897.
Deutsche Seemannsordnung vom 2. Juni 1902.
Deutsche Strafprozeßordnung vom 22. März 1924.
Deutsches Heimschaffungsgesetz vom 2. Juni 1902.

C. Frankreich:

Code civil vom 21. März 1804.
Code de commerce vom 28. August 1807.
Code de travail maritime vom 13. Dezember 1926.
Code disciplinaire de la marine marchande vom 17. Dez. 1926.

D. Italien:

Codice civile vom 16. März 1942.
Codice della navigazione vom 30. März 1942.
Decreto del Presidente della Republica vom 15. Februar 1952. «Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione marittima».
Regio decreto-legge vom 23. September 1937. «Assicurazione contro le malattie per la gente di mare».
Regio decreto vom 17. August 1935. «Disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali».
Regio decreto vom 25. Januar 1937 «Regolamento per l'esecuzione dei RR DD 17. agosto 1935 e 15. dicembre 1936.

E. England:

Workmen's compensation Act von 1906 mit Ergänzung vom 22. Dezember 1925.
National Health Insurance Act von 1924.
Merchant Shipping Act von 1854,
Merchant Shipping Act von 1894.
Merchant Shipping Act von 1906.

Einleitung

Wenn der Mensch an den Ufern des Meeres wandelt und dem Puls der Erde lauscht, so fällt er bald in den Bann seltsamer Regungen und Gefühle. Er ahnt, am Eingangstor einer neuen, geheimnisvollen Welt zu stehen, das zu betreten sein Schicksal ihn vielleicht einst verlocken oder sogar zwingen würde. Wenn gar am Horizonte die Rauchfahnen eines großen Dampfers dunkle Schleifen zwischen Himmel und Erde ziehen, so erwacht gewiß in jedem von uns eine mehr oder weniger stürmische Abenteuerlust, eine leicht in Schwingung geratende Saite des menschlichen Gefühls. Größe und Tiefe des Erlebnisses haben ihre Wurzeln nicht nur in der scheinbaren Unendlichkeit der Wasser, sondern ebensosehr in der Vorstellung, wie wichtig diese vier Fünftel der Oberfläche unserer Erde für das Leben und Gedeihen aller Völker eigentlich sind. Das Meer sprach zum erkenntnissuchenden Menschen zu allen Zeiten große Worte, die ihm zu nie geahnten Entdeckungen und Erfolgen führten. Ist es denn verwunderlich, wenn schon im alten römischen Reich der unsterbliche Domitius Ulpianus den Satz prägte:
«Navium exercitio Rei Publicae interest» (Dig. 14, 1, 1, 20).

Das Meer mit Schiffen zu befahren war die stärkste Triebfeder der Küstenbewohner. Die Geschichte lehrt und zeigt uns, daß die Schiffahrt übenden Nationen recht hatten. Zum grossen nationalen Vorteil gereichte die Schiffahrt auf den Meeren jenen Staaten, die sie nicht ausschließlich als militärisches Potential, sondern vielmehr zur Entwicklung des Handels und zum Ausbau ihrer Kolonien förderten. Ein klassisches Beispiel dafür bot das französische Königreich unter Ludwig XIV. Dieser Monarch bekannte sich in Wort und Tat zu folgendem Leitsatz: «Le commerce de la mer est un des plus puissants moyens pour apporter l'abondance pendant la

paix et rendre en guerre la force d'un Etat formidable». Ludwig XIV schuf neben dem stärksten Landheer Europas eine starke Handels- und Kriegsflotte, die beide es ihm ermöglichten, Frankreichs Kolonialmacht zu festigen, auszubauen und sie für sein Land als eine Quelle der «Prospérité» zu erschließen.

Ein Blick auf die Europakarte genügt, um inne zu werden, wie die fernab von allen Teilen der Weltmeere, im alpinen Herzen des Kontinentes gelegene Schweiz zu allen Zeiten ihrer Entwicklung nie dazu prädestiniert sein konnte, an den Vorteilen dieser erdteilverbindenden Seewege teilhaftig zu werden. Wohl besaßen die mächtigen Ströme Rhone und Rhein für unser Binnenland von jeher größte Bedeutung. Im Kampf um die Freiheit der Rheinschiffahrt wurde im Jahre 1254 der rheinische Städtebund ins Leben gerufen, woran sich auch die Stadt Basel beteiligte. Bis zum Erscheinen des ersten Hochseeschiffes unter Schweizerflagge bedurfte es noch fast sieben Jahrhunderte. Das Recht der Binnenstaaten, auf hoher See die Flagge zu führen, war bis in die jüngste Zeit hinein völkerrechtlich nicht restlos abgeklärt. Erst auf der im Jahre 1921 in Barcelona stattgefundenen Konferenz über die Freiheit der Verkehrswege wurde dieses Recht auch den Binnenländern endgültig bestätigt, unter der Voraussetzung aber, daß sie ihre Schiffe an einem einzigen bestimmten Ort ihres Gebietes eintragen. Die schweizerischen Seeschiffe nennen als Registerhafen Basel.

Das Schiff, eine schwimmende Insel, beherbergt nicht nur Gäste, die für Wochen oder sogar Monate vielleicht darauf wie zuhause leben wollen. Es benötigt auch eine große Zahl Bedientester und Arbeiter wie ein ansehnliches Unternehmen auf dem Lande. Diesen Leuten ist die Schiffsreise ernste und harte Arbeit. Die Männer, die auf dieser technischen Insel des Ozeans Kraft und Gesundheit in den Dienst der Menschheit stellen, haben sicherlich dasselbe Anrecht auf soziale Sicherheit und Gesetze, die ihre Arbeit regeln und auf Ämter, die ihre Ansprüche verwirklichen helfen, wie ihre Ar-

beitskollegen zu Lande. Umsomehr, als sie ihren Beruf unter erhöhtem Gefahrenrisiko, fern von ihren Angehörigen, ausüben. Darin werden die Seeleute vielleicht nur noch von ihren Arbeitskollegen in der Luftschiffahrt übertroffen.

Wenn auch in der vorliegenden Schrift von der Rheinschifffahrt nirgends die Rede sein wird, so sei der Abrundung der Darlegungen über die sozialen Verhältnisse in der schweizerischen, auswärts betriebenen Schiffahrt überhaupt noch auf das internationale Abkommen über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer verwiesen, welches zwischen der Bundesrepublik Deutschland, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und der Schweiz vereinbart wurde und dessen Genehmigung vom Bundesrat beantragt worden ist. Das Übereinkommen erstreckt sich im wesentlichen auf die Sozialleistungen bei Krankheit, Mutterschaft, Alter, Invalidität und Tod, Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten.

In seiner Begleitbotschaft betonte der Bundesrat, daß das Arbeitsverhältnis der Rheinschiffer bisher rechtlich nur unbefriedigend geregelt war. Es ist nun das erstemal, daß über die Arbeitsbedingungen der Rheinschiffer ein multilateraler Staatsvertrag ausgearbeitet wurde.

Es soll der Zweck dieser Arbeit sein, einige sozial- und arbeitsrechtliche Institute des Seerechtes, wie die Heimschaffung der Seeleute, die Entschädigung bei Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch, die Verpflichtungen des Reeders bei Unfall, Krankheit und Tod des Seemannes und die Kranken- und Unfallversicherung rechtsvergleichend darzustellen. Wir wollen dabei untersuchen, wie sich die einzelnen Rechtsgebiete historisch entwickelt haben und bei Gelegenheit berichten, welche Vor- und Nachteile wir dabei antreffen, wie überholte und revisionsbedürftige Bestimmungen und Abmachungen den modernen Verhältnissen angepaßt worden sind. Der jüngsten Entwicklung in der Schweiz habe ich besondere Beachtung geschenkt.

Einblick und Ausschau haltend gemäß der Präambel der Verfassung der Internationalen Arbeitsorganisation «Der

Weltfriede kann auf die Dauer nur auf sozialer Gerechtigkeit aufgebaut werden» gebe ich mich der Hoffnung hin, meine vorliegende Arbeit werde auf guten Boden fallen und mithelfen, Früchte zu tragen auch zum Wohle der vielen Miteidgenossen, die sich dazu berufen fühlen, das harte Los des Seemannes im Interesse und zum Nutzen und Ansehen unseres Vaterlandes zu ergreifen.

DIE ENTWICKLUNG DES SEEARBEITSRECHTES VOM ALTERTUM BIS IN DIE NEUZEIT

1. Abschnitt:

Die Entwicklung vom römischen Altertum bis zum ausgehenden Mittelalter

§ 1: Im Mittelmeergebiet

I. Die Sklavenarbeit in der Antike

Erste spurverwehte Anhaltspunkte über die Anfänge des eigentlichen Seearbeitsrechtes in jenen fernen Zeitepochen zu suchen, in denen Römer, Griechen und schon lange vor ihnen Phönizier, Ägypter, Assyrer und Kreter [1] die Meere befahren haben [2], scheint mir in Anbetracht der damaligen Verkehrs- und Rechtsverhältnisse zwecklos. Die schwereren Dienstverrichtungen, die von den Freien verachtet waren, wurden von Sklaven geleistet. Der Schiffahrtsbetrieb war Sklavenbetrieb und die schon recht häufigen Institute des Seerechts bezogen sich vorwiegend auf Reeder und Kaufleute. Bestimmungen über ein privat- oder öffentlichrechtliches Dienstverhältnis zwischen dem Unternehmer und seinen Arbeitern finden wir keine. Ein solches wäre auch überflüssig gewesen, da die Herrschaft über die Sklaven jeglicher arbeitsrechtlicher Beziehung entbehrte [3].

Wenn das römische Recht für unser modernes Seerecht dennoch Bedeutung hat, so deshalb, weil einige andere Institute des Seehandelsrechtes teils in das neue Recht unverändert übernommen wurden, teils die Grundlage der heutigen Rechtsanschauung bilden [4].

[1] Smeesters I S. IX.
[2] Pardessus I S. 19 f.
[3] Wagner S. 6.
[4] Endemann S. 9.

II. Der Übergang zum frühen Mittelalter

1. Die Entwicklung im allgemeinen

Als Trennungsstrich zwischen der römischen und der frühmittelalterlichen Periode kann man das 7.—8. Jahrhundert bezeichnen [5]. Mit der Erhöhung der wirtschaftlichen Bedürfnisse, der Differenzierung und Vervollkommnung der Arbeit zeigte sich das Regime der Sklaverei als unzulänglich. Christentum und Naturrecht traten ihr entschieden entgegen [6]. Freie Arbeit hat auch im Seebetrieb die Sklavenarbeit verdrängt, an die Stelle des römischen Einzelbetriebes ist der genossenschaftliche Betrieb getreten, der durch das ganze Mittelalter hindurch und noch bis tief in die Neuzeit hinein ein Kernstück des Seearbeitsrechtes darstellte [7].

2. Das pseudorhodische Seerecht

Dieses Seerecht, das mit der Insel Rhodos eigenartigerweise nichts zu tun hat, vermittelt uns den Übergang in diese zweite Periode. Es dürfte um das 8. Jahrhundert entstanden sein [8] und enthält in seinem zweiten Teil schon einige Bestimmungen über Arbeitslöhne, die — gemäß dem genossenschaftlichen Betrieb — in Anteilen aus dem Frachterträgnis entrichtet wurden [9].

3. Die Lex Romana Utinensis

Ungefähr aus derselben Epoche stammend vermittelt uns dieses Gesetz, das im Gebiete Istriens beheimatet war, eine der ältesten Bestimmungen über den Bergelohn bei Schiffbruch. Die betreffende Stelle lautet:

«Si naves in flumen, aut in lacum, aut in mare pereclitaverit, quicumque homo qui de ipsa rem, quod ibidem cum ipsa nave perierat, aliqua exinde ipsa rem, aut si ipsa naves

[5] Wagner S. 5.
[6] Abel S. 13.
[7] Wagner S. 6.
[8] Wagner S. 59 f.
[9] «Merces nautae, portio una». 2. Teil Kap. VI = Pardessus I S. 234.

liberare potuerit, iuxta legem ille qui exinde de ipsa rem liberaverit, mercedes accipiet» [10].

III. Der mittelalterliche Seehandelsbetrieb

1. Die Rechtsbildung

Die Entstehung eines eigentlichen Seerechtes müssen wir in den frühesten Zeiten des Mittelalters suchen, da die antike Rechtsentwicklung das Seerecht als sachliches Spezialrecht im allgemeinen Verkehrsrecht aufgehen ließ [11]. Gewohnheit und Rechtssprechung gaben dem Seerecht allmählich Formen, die sich in scharfem Gegensatz vom bürgerlichen Recht abhoben. Hier, wie auf andern Gebieten war es das Prozeßrecht, das diese Absonderung am frühesten vollzog und erst später hat sich das materielle Recht ihr angeschlossen [12].

Im Mittelmeergebiet finden wir in dieser Epoche viele partikulare Seerechte, die unter sich — vor allem die einiger italienischer Seestädte— größere Divergenzen aufwiesen, obwohl die Handelsverhältnisse im allgemeinen gleichartig waren und auf derselben rechtlichen Grundlage beruhten [13]. So sehen wir, wie sich in den Handelsrepubliken Amalfi, Pisa, Genua und Venedig arbeitsrechtliche, bzw. genossenschaftliche Verhältnisse sehr verschieden entwickelt haben, wogegen sie in den norditalienischen Industriestädten, wie Piacenza, Cremona, Brescia, Bergamo, eher eine einheitliche Entwicklung durchmachten, indem in weitem Maße mailändisches Recht rezipiert wurde [14]. Damit soll nicht gesagt sein, daß diese Rechtszersplitterung in diesen italienischen Seehandelsstädten geradezu ein Charakteristikum des allgemeinen Seerechtes gewesen sei; im Gegenteil: berühmte See-

[10] Zeitung d. Savigny-Stiftung f. Rechtsgeschichte, 4. Bd. germ. Abt. S. 55 f.

[11] Wagner S. 34.

[12] Wagner S. 35.

[13] Wagner S. 38.

[14] Wagner S. 38 Anm. 8.

rechtsbücher, von denen das Consolat del Mar [15] das größte Ansehen eroberte, verschafften sich, wie in vielen andern Materien, so auch in den Bestimmungen über die Verhältnisse des Unternehmers zur Mannschaft internationalen Geltungsbereich [16].

2. Der genossenschaftliche Betrieb

Neben die bereits erwähnte freie Arbeit tritt als neue Arbeitsform der genossenschaftliche Schiffahrtsbetrieb. Einsamkeit und Gefährlichkeit des Berufes, hohe Kosten für den Schiffbau, die Ausrüstung und Ladungsbeschaffung haben diese Betriebsart geradezu notwendig gemacht [17]. Reeder, Schiffer (Kapitän), Ladungsinteressenten und Mannschaft bildeten eine societas lucri et damni, eine Gewinn- und Verlustgemeinschaft, was sich z. B. drin zeigt, daß sich die Gehälter der Mannschaft nach dem Gewinn der Reise bestimmten («Fracht ist die Mutter der Gage»: vgl. § 2 II Ziff. 2a). Die personenrechtlichen Verhältnisse ergeben sich aus der Stellung der Mannschaft zu den andern auf dem Schiffe befindlichen Personengruppen. So sehen wir, daß der Senyor de la nau [18] der Schiffsmannschaft gegenüber noch kein unbedingtes Befehlsrecht hat, sondern in den wichtigsten Fällen auf ihre Zustimmung angewiesen ist. Im Konsulat spielt der sog. Schiffsrat, der sich aus dem Senyor de la nau und der Mannschaft zusammensetzt, eine wichtige Rolle, da er viele Zuständigkeiten inne hatte, wobei außerdem auch die Ladungs-

[15] Das Consolat del Mar (Konsulat zur See, Consulat de la Mer): Aus der reichen Praxis des Seegerichtes zu Barcelona entstand in der 2. Hälfte des 14. Jahrhunderts dieses Rechtsbuch, dessen Verfasser heute noch nicht mit Sicherheit bekannt ist und erlangte im ganzen Mittelmeerraum überragende Bedeutung. Es ist kein Gesetzeswerk, sondern ein Handbuch der damaligen seerechtlichen Doktrin, in dem sich die allgemein befolgten Seegebräuche finden: wir dürfen deshalb mit gutem Recht sagen, daß das Konsulat der erste Baustein in der Errichtung eines internationalen Seerechts bedeutet.

[16] Keim S. 12.

[17] Wüstendörfer S. 16.

[18] = geschäftsführende Reeder.

interessenten bei gewissen Angelegenheiten mitsprachen: diese hatten auf die Mannschaft keinen Einfluß mehr, sondern wurden nur noch vermögensrechtlich geschützt [19]. Auch hat sich im Konsulat zur See das Verhältnis zwischen Mannschaft und Reeder geändert. Nach früheren Quellen wurden die Seeleute noch als Ladungsinteressenten betrachtet, da jeder Seemann das Recht hatte, selber ein bestimmtes Quantum Ware mitzuführen (sog. Recht auf Führung: vgl. § 2 II Ziff. 2b). Nach der neuern Rechtsanschauung wurde jetzt dieses Sonderrecht zu einem accessorium der Heuerforderung [20].

Damit befinden wir uns in einer Epoche, in welcher sich die an einer Seereise direkt Interessierten auf dem Schiffe befinden. Es ist daher möglich, daß unter ihnen auch auf hoher See Verträge abgeschlossen wurden. Wenn sich auch Bestimmungen finden, die gewisse solcher Verträge für ungültig erklären [21], so erwähnen die meisten Seerechtsquellen eine besondere Urkundsperson, den sog. Schiffsschreiber, der oft behördlich angestellt war. Seine Beurkundungen genossen öffentlichen Glauben. Sämtliche rechtlich relevanten Handlungen und Rechtsgeschäfte mußten in seiner Gegenwart vorgenommen werden, worauf er diese in das Schiffsbuch eintrug. Dieser Schiffsschreiber erschien daneben auch als Angestellter des Reders zur Beaufsichtigung des Senyor de la nau [22]. Es ist naheliegend, daß seine Funktionen auch sozialer Natur waren, denn es gehörte zu seinem Aufgabenkreis, Mannschaft und Passagiere vor Übervorteilung des Senyor de la nau zu schützen.

[19] Nach früherer Auffassung durften Seeleute nur mit Zustimmung der mitfahrenden Kaufleute entlassen werden. Jetzt ist der Senyor de la nau vertragsmäßig verpflichtet, bei Entlassung wieder eine Ergänzung vorzunehmen.

[20] Wagner S. 19.

[21] Vgl. Konsulat zur See, Kap. 208 = Pardessus II S. 256 f.

[22] Wagner S. 21. vgl. Konsulat zur See, Kap. 12—15, 50, 54, 66, 194, 202, 219, 222, 242, 249 = Pardessus II S. 66—68, 101, 104, 112, 224, 242, 282, 288, 332, 353, vgl. Twiß III S. 82 f.

3. *Die Ausgestaltung des Heuervertrages* [23]

Zwei verschiedene Rechtskreise waren es, welche hintereinander auf die Ausgestaltung des Heuervertrages einwirkten: zuerst die italienischen Seehandelsstädte und seit dem 14. Jahrhundert das catalanische Recht (Konsulat zur See).

a) *In Amalfi* [24]: Wir finden hier das gesellschaftliche Element besonders gut ausgebildet. «Die Schiffsleute haben nicht nur nautische Dienste zu leisten, sondern nehmen zugleich auch die Stellung von Unternehmern ein und haben als solche das Recht, vielfach die Pflicht, für Anschaffung von Ladungsgegenständen zu sorgen». Der societas Reeder-Mannschaft stand auch das Eigentum am Schiffe zu.

b) *In Pisa:* Mannschaft und Reeder standen hier in keinem direkten Verhältnis zueinander, da der Reeder hinter die Ladungsinteressenten zurücktrat, welche ihrerseits ein Schiff kauften oder in Miete hielten. Ein Abhängigkeitsverhältnis gestaltete sich nur zwischen den Ladungsinteressenten und der Mannschaft [25].

c) *In Venedig* [26]: Die Genossenschaft des Reeders und der Ladungsinteressenten steht der Schiffsbesatzung gegenüber. Wie früher schon angedeutet wurde [27], war der Einfluß der Ladungsinteressenten ziemlich stark: so durfte z. B. ohne ihre Genehmigung kein Schiffsmann entlassen werden (diese Bestimmung ist dann im Konsulat abgeschwächt worden).

d) *In Genua:* Hier ähneln die Verhältnisse den heutigen am meisten, indem die Besatzung nur zum Reeder in einem Abhängigkeitsverhältnis steht; nur diese beiden sind Kontrahenten des Heuervertrages [28].

[23] Wagner S. 8—15, Haerle S. 1 f (zit.)

[24] Die Bestimmungen finden sich in der Tabula Amalphitana aus dem 11. Jh., vgl. Twiß IV S. 2—51.

[25] Dargelegt im Constitutum usus von 1161.

[26] Capitulare nauticum mit Revision von 1255.

[27] Vgl. Anm. 19 S. 8.

[28] Verschiedene Quellen. ältestes bekanntes Gesetz v. 1154, Statuten von Pera ca. 1300; spätere Verordnungen.

e) *Im Konsulat zur See*[29]: Beim Abschluß des Heuervertrages wirkt der Schiffsschreiber mit, der die Bestimmungen ins Schiffsbuch einträgt[30]. Die Mannschaft steht in einem direkten Abhängigkeitsverhältnis zum Senyor de la nau. Was die Heuerforderung betrifft, so herrscht hier der Grundsatz «Fracht ist die Mutter der Gage» und ist daher vom Vertragsverhältnis des Senyor de la nau zu den Ladungsinteressenten abhängig.

§ 2: Die Entwicklung im Norden und Westen

I. Der genossenschaftliche Betrieb der Frühzeit

Betrachten wir die Entwicklung der Seerechte in den südlichen, westlichen und nördlichen Meeren, so bemerken wir, daß sie in den meisten Rechtsgebieten parallel vor sich gegangen ist. Die besonderen Verhältnisse, welche zur Bildung von eigentümlichen Rechtsinstituten führten, waren bei fast allen seefahrenden Völkern die gleichen. So legen auch die germanischen Seerechtsquellen schon früh Zeugnis vom genossenschaftlichen Betrieb ab. Die Ausbildung des Rechtes überhaupt hat sich hier ursprünglich in den Genossenschaften der Seefahrer, den sog. Gilden, vollzogen[31].

Mehrere Miteigentümer eines Schiffes benutzen dieses zum gemeinsamen Betrieb. Sie selbst waren Kaufleute, also Ladungsinteressenten und beteiligten sich auf der Reise durch Arbeitsleistungen. Reeder und Kaufleute waren noch in der gleichen Person vereinigt und von einer Teilung der Aufgaben und der Arbeit konnte keine Rede sein. Eine Änderung trat dann ein, als diese Waren für Fremde oder auch Reisende beförderten und sie das Schiff nicht mehr für den eigenen Handel (diesen übernahmen nun die Befrachter), sondern lediglich für die Schiffahrt benützten. Mitfahrender

[29] Siehe Anm. 15 S. 7.
[30] Siehe S. 8.
[31] Wagner S. 42.

Reeder [32] und Befrachter bildeten eine Reisegemeinschaft, der verschiedene Kompetenzen zustanden, wie z. B. die Wahl der Reiseroute. Neben den Reisenden und Befrachtern, welche alle seemännischen Dienste verrichten mußten [33], wurden noch Schiffsleute durch Anheuerung (skipan) [34] in die Besatzung aufgenommen, die in einem eigentlichen Beschäftigungsverhältnis zum Schiffsführer standen. Wenn sich hier schon Ansätze zu einem eigentlichen Dienstverhältnis finden, so ist dieses doch mit starken genossenschaftlichen Elementen durchwirkt [35].

II. Die Entstehung des Abhängigkeitsverhältnisses und das Fortbestehen genossenschaftlicher Elemente

1. Die Entstehung des Abhängigkeitsverhältnisses

Schiffer und Mannschaft sind durch die besondere Gefährlichkeit ihres Berufes zu einer Schicksalsgemeinschaft zusammengeschlossen. Sie beide waren den Verhältnissen entsprechend an Gewinn und Verlust der Reise beteiligt. Verlief die Seereise schlecht, so wurden sie schlecht entlöhnt, verlief sie erfolgreich, so stieg ihr Gewinnanteil. Ihre persönliche und materielle Stellung hing ganz vom Ausgang der Reise ab. Daher war es nur recht, wenn im Schiffsrat ihre Stimme mitangehört werden mußte. Dieser Zustand änderte sich aber, als der Mannschaft eine bestimmte Heuer zugesprochen und damit die finanzielle Unsicherheit weitgehend beiseitigt wurde. Erst jetzt können wir von einem eigentlichen Dienstverhältnis sprechen, in welchem die Schiffsleute zum Schiffsführer, dem Allein- oder Miteigentümer des Schiffes, standen. Aber die Rechte der Mannschaften, die dem genossenschaftlichen Betriebssystem entsprangen, lebten oft

[32] Diese waren jetzt die Schiffsführer (styrimadr).

[33] Vgl. Amira II S. 791.

[34] Amira II S. 780 f.

[35] Abel S. 14 f.

noch lange weiter und konnten sich zum Teil bis in die Neuzeit hinein erhalten [36].

2. Das Fortbestehen einzelner genossenschaftlicher Elemente

a) *Fracht ist die Mutter der Gage:* Die Höhe der Heuer war vom Frachtverdienst abhängig. Wurde die zu befördernde Fracht während der Reise vermindert, so verkleinerte sich auch die Heuerforderung des Seemannes, nahm sie aber aus irgend welchen Gründen an Wert zu, so erhöhte sich die Heuer dementsprechend. Dieses Prinzip wird im Konsulat zur See folgerichtig durchgeführt [37]. Ähnliche Bestimmungen finden sich in den deutschen Quellen: verlor der Schiffsherr einen Teil des Frachtanspruches, so konnte er nach Maßangabe seines Verlustes die Heuer reduzieren [38].

b) *Das Recht auf Führung:* Unter Führung verstehen wir das Recht, auf eigene Rechnung Waren an Bord mitzuführen. «Auch in dem Abhängigkeitsverhältnis, in das sich ein Teil der Beteiligten begeben hat, werden diese Beteiligten weiterhin das Bedürfnis haben, sich nebenbei in derselben Weise kaufmännisch zu betätigen wie der Befrachter und derjenige, dem sie technische Unterstützung bei der Erfüllung des Seefrachtvertrages versprochen haben» [39]. Das Recht auf Führung war oft ein Bestandteil der Heuer und konnte an Dritte weitervermietet werden [40]. Während einige nordische Rechte, wie das norwegische und das isländische, die Matrosen für die große Haverei behafteten, befreite sie das Konsulat davon [41].

c) *Der Schiffsrat:* Fuhren die einzelnen Personengruppen als gleichberechtigte Mitglieder einer Genossenschaft auf dem-

[36] Abel S. 16.

[37] Vgl. Kap. 59, 99, 105, 134, 146 f., 184, 190, 230 = Pardessus II S. 108, 133 f., 138, 151, 160 f., 207, 217 f., 301 f.

[38] Abel S. 16 f., vgl. Lübisches Recht v. 1299 Art. 35.

[39] Abel S. 17.

[40] Amira II S. 782.

[41] Vgl. Kap. 86 = Pardessus II S. 125.

selben Schiff, so war die Einrichtung des Schiffsrates selbstverständlich [42]. Seine Bedeutung darf aber auch nicht überschätzt werden, stand doch dem Schiffsherrn im Konsulat ein unbedingtes Befehlsrecht zu [43]. Wie wir später noch sehen werden, kamen dem Schiffsrat auch richterliche Befugnisse zu. Im Laufe der Zeit wurde die Zuständigkeit des Schiffsrates zugunsten der absoluten Befehlsgewalt des Schiffsherrn immer mehr eingeschränkt. Er hatte nur solange seine Existenzberechtigung, als vermögensrechtliche Interessen der Mannschaft von Erfolg oder Mißerfolg der Reise abhängig waren [44].

III. Heuervertrag, Fürsorgevorschriften und Schiffsgewalt

1. Der Heuervertrag

Durch den Abschluß des Heuervertrages, der im allgemeinen an keine besondern Formvorschriften gebunden war (beide Parteien hatten jedoch verschiedene Vorschriften zu beachten, bei deren Nichterfüllung sie sich privatrechtlicher Schadenersatzpflichten, später sogar einer Bestrafung aussetzten) [45], trat der Schiffsmann (hasete) in den Dienst eines bestimmten Schiffers auf einem bestimmten Schiffe, da diese beiden für seine dienstliche Stellung von größter Bedeutung waren [46]. Der Vertrag wurde nur immer für eine bestimmte Reise [47] abgeschlossen, denn auf Grund des damaligen Schiffahrtsbetriebes, der ausschließlich Trampschiffahrt [48] war, ließ sich die Dauer einer Reise nicht zum voraus

[42] Amira II S. 782.

[43] Vgl. Kap. 117 = Pardessus II S. 145; dagegen Wagner S. 19.

[44] Abel S. 18.

[45] Schlup S. 13.

[46] Auch heute noch tritt der Matrose in den Dienst eines bestimmten Schiffes ein. Nur für Kapitäne und Offiziere besteht die Ausnahme, daß sie durch den Dienstvertrag sich nicht einem bestimmten Schiffe gegenüber verpflichten.

[47] Amira II S. 783.

[48] Schiffahrt ohne regelmäßige Fahrtrouten, im Gegensatz zur Linienschiffahrt.

berechnen und die Heuer wurde deshalb für die ganze Reise «in Bausch und Bogen» bezahlt. An Bord hatte der Schiffsmann alle seemännischen Arbeiten zu leisten, auch solche, die nicht zur unmittelbaren Fortbewegung des Schiffes dienten (vor allem auch Ladungsarbeiten). Durch den Heuervertrag wurde er dazu verpflichtet, die Ausführung aber schuldete er dem Befrachter, der ihm dafür das sog. Windegeld [49], für das Umladen von Korn das Kühlgeld [50] entrichtete. Wurde die Reise örtlich verlängert, so mußte der Reeder ein Versegelgeld bezahlen, während bei bloß zeitlicher Verlängerung der Reise er nur die Beköstigung der Mannschaft zu bestreiten hatte [51].

2. Die Fürsorgevorschriften

Das mittelalterliche Seerecht kannte bereits das Recht auf Heimschaffung, wenn es auch noch nicht so weit ausgebildet war wie heute. Die Verletzung der Heimschaffungspflicht durch den Kapitän war nur mit einem Verbot ohne öffentliche Strafandrohung sanktioniert. Es war ebenso verboten, den Schiffsmann auf einer Insel auszusetzen [52].

Hart waren die Vorschriften über die Entlöhnung von Seekranken. So treffen wir eine Bestimmung des Hamburger Stadtrechtes, der viele andere Seerechte gefolgt sind, welche dem Matrosen, der durch Seekrankheit dauernd arbeitsunfähig wird, jeglichen Anspruch auf Lohn und Führung absprach. Diese kam dem Schiffer und den übrigen Besatzungsmitgliedern zu, da sie entsprechend mehr Arbeit zu leisten hatten (technische Hilfsmittel fehlten noch weitgehend).

Dagegen hatte der Kapitän die Pflicht, einen während der Reise erkrankten Seemann heilen zu lassen, mit Ausnahme des Falles, wo er die Krankheit selbst verschuldet hatte. Wurde er bei der Verteidigung des Schiffes derart verwundet, daß

[49] Vgl. Seerecht von Wisby Art. 5 = Pardessus I S. 465 f.

[50] Vgl. Seerecht von Wisby Art. 48 = Pardessus I S. 495 f.
Vgl. Hanserezeß von 1412 Art. 3 = Pardessus II S. 459.

[51] Wagner S. 26 und Haerle S. 4.

[52] Abel S. 24 f.

er dadurch dauernd arbeitsunfähig geworden war, so hatte er Anspruch auf [53] lebenslängliche Versorgung auf Kosten des Schiffes.

Verschiedene andere Fürsorgevorschriften bezogen sich auf die Verpflegung der Mannschaft, wozu der Schiffer anfänglich nur während der Zeit, da sich das Schiff in See befand, später während der ganzen Reise verpflichtet war. Häufig treten uns in Gesetzen Vorschriften über die zu verabreichenden Speisen entgegen, die aber bloße Sollvorschriften blieben, und der Schiffsmann, der etwas auf Erfüllung drang, konnte sogar bestraft werden [54].

3. Die Schiffsgewalt

a) *Allgemeines:* «Die Personen, welche eine Seereise unternehmen, sind längere Zeit hindurch lediglich auf sich selbst angewiesen: diese Besonderheit hat naturgemäß dazu führen müssen, ein eigentümliches personenrechtliches Verhältnis unter denselben zur Entstehung zu bringen» [55]. Ihre Begründung liegt in der Notwendigkeit einer einheitlichen Schiffsführung und im Recht und der Pflicht des Kapitäns, an Bord Ruhe und Ordnung aufrechtzuerhalten [56]. Wir unterscheiden ein demokratisches und ein autoritatives Element. Das letztgenannte hat mit der Verdrängung des genossenschaftlichen Betriebes den Sieg davon getragen.

b) *Das demokratische Element:*

aa) Die Gerichtsgenossenschaft: Sämtliche Insassen eines Schiffes bildeten die Gerichtsgenossenschaft, welcher der Schiffsführer vorstand. Sie hatte die Befugnis, über Straftaten, die auf hoher See oder im Hafen begangen

[53] Vgl. Hanserezeß v. 1614 Tit. 14 Art. 3 = Pardessus II S. 556; vgl. Hanserezeß v. 1591 Art. 36 = Pardessus II S. 518; vgl. Hanserezeß v. 1572 Art. 32 = Pardessus II S. 506.

[54] Vgl. Lübisches Recht v. 1542 Art. 10, 11, 32, 33; vgl. Hanserezeß v. 1530 Art. 9, 10 = Pardessus II. S. 491.

[55] Wagner S. 309.

[56] Dumont S. 32.

wurden, zu urteilen und Strafen zu vollziehen. Bußen fielen dem Schiffer zu [57].

bb) Der Schiffer hatte in verschiedenen Situationen das Schiffsvolk um Rat zu fragen. So hatte er es z. B. vor dem Auslaufen zu befragen, ob es das Wetter für günstig erachte. Fuhr er trotz gegenteiligen Beschlusses aus, so hatte er dem Schiffseigentümer, den Befrachtern und den Matrosen etwa entstandenen Schaden zu ersetzen.

Bei Seenot ist der Schiffer zum Überbordwerfen von Ladungsgegenständen erst dann befugt, wenn mindestens drei Mann der Besatzung von der Notwendigkeit des Seewurfes überzeugt sind.

Im Falle der Strandung hatten sie mitzuentscheiden, ob das Schiff noch ausgebessert oder aufgegeben werden sollte [58].

c) *Das autoritative Element:* Mit dem Verschwinden des genossenschaftlichen Betriebes und dem Aufkommen eines eigentlichen Seearbeitsrechtes, das wir in die Zeit der Entstehung des Oleronischen Seerechtes legen [59], hat sich das autoritative Element in den Vordergrund gedrängt. Darüber, ob die Schiffsgewalt, die nun in der Befehlsgewalt des Kapitäns zum Ausdruck kommt, vorwiegend öffentlich- oder privatrechtlichen Charakter hat, herrscht in der Wissenschaft Streit [60]. Die Seegesetze vom spätern Mittelalter bis auf den heutigen Tag haben dem Schiffer eine besondere Disziplinargewalt verliehen, mittels derer er die Un-

[57] Abel S. 42.

[58] Vgl. Amsterdamer Ordonnancie Art 1 = Pardessus I S. 405 f.; vgl. Seerecht v. Wysby Art. 40 = Pardessus I S. 489.

[59] Die Rôles d'Oléron sind eine Sammlung von Urteilen des Seegerichtes auf der franz. Insel Oléron. Als rein germanische Rechtsquelle gewann sie schon vom 13. Jh. an in England, später in den deutschen Seestädten bedeutenden Einfluß. Vgl. Twiß II S. 254—397.

[60] Für das Übergewicht des öffentlichen Rechtes plaidieren Zorn («Das Staatsrecht des Deutschen Reiches») Bd. II. S. 847 ff., ebenso Abel S. 44. Für das private Wagner S. 309. Vgl. auch Dumont S. 32 f.

tergebenen zum Gehorsam zwingen und Verstöße mit Strafe belegen kann. Daraus folgt, daß der Schiffsmann zu Dienstleistungen nicht nur aus dem Heuervertrag, sondern auch auf Grund der Befehlsgewalt des Schiffers verpflichtet ist [61].

[61] Dumont S. 33; Abel S. 45.

2. Abschnitt:

Die Entwicklung des Seearbeitsrechtes bis 1850

§ 3: Die Weiterbildung des Seearbeitsrechtes

I. Die Entwicklung im allgemeinen

1. Die Rechtsbildung

Während in der vorher besprochenen ersten Periode das Recht auf Grund unmittelbarer Anwendung gefunden wurde, ist jetzt die rechtlich-systematische Bearbeitung (Sammlungen, Dezesse, etc.) Trägerin der Rechtsbildung. Der Partikularismus beginnt zu verschwinden und an seine Stelle tritt ein von allen Nationen anerkanntes Seerecht [62]. Frankreich und die Iberische Halbinsel schließen sich dem Mittelmeerraum an und England beginnt eigene Wege zu beschreiten [63]. Aber schon zu Ende des 18. Jahrhunderts wendet sich das Seerecht mit der Entstehung nationaler Kodifikationen wieder einem weitgehenden Partikularismus zu.

2. Die Neuerungen im Seehandelsbetrieb

Eine Erscheinung, welche diese zweite Periode charakterisiert, besteht darin, daß die Kaufleute ihre Waren nicht mehr begleiten und die Schiffseigentümer keine Vertreter mehr zur Besorgung der Geschäfte und zur Kontrolle der Besatzung mitschickten [64]. Endlich stellen wir eine Rückwärtsbewegung des genossenschaftlichen Betriebes und in ihrem Gefolge ein neues Hervortreten des Einzelbetriebes fest [65].

[62] Begünstigung durch die Rezeption des römischen Rechtes.

[63] Wagner S. 34, 45, 51.

[64] Dafür entstanden in den wichtigsten Seestädten bleibende Handelsniederlassungen.

[65] Wagner S. 26.

II. Besonderheiten der arbeitsrechtlichen Stellung der Seeleute

Was die vertragliche Stellung der Mannschaft zum Reeder betrifft, so verschwindet der letzte Rest des Societätselementes, dementsprechend auch der Grundsatz «Fracht ist die Mutter der Gage». Der Reeder haftet zwar für die Heuerforderung noch nicht unbeschränkt-persönlich, sondern nur mit seinem Seevermögen, der fortune de mer. Die Abschwächung des genossenschaftlichen Elementes zeigt sich auch in der Stellung des Schiffers, der im Verein mit den Offizieren die Schiffsherrschaft teilt [66]. Wenn auch das Allg. preußische Landrecht noch einen Schiffsrat kannte, so bestimmte es aber, daß der Schiffer an dessen Beschlüsse nicht gebunden ist, sondern bei Nichtbefolgung der gegebenen Ratschläge nur zum Ersatze eines etwa entstandenen Schadens verpflichtet sei [67]. Der Wechsel des Schiffers hat auf den Heuervertrag keinen Einfluß mehr, während er noch im Mittelalter die Mannschaft ihrer Pflichten entledigte [68]. Mit der Weiterentwicklung des Schiffahrtsbetriebes drängte sich auch eine Neuordnung der Heuerzahlung auf: die Bezahlung «in Bausch und Bogen» verschwand und ging in die monatliche Bezahlung der Heuer über, wie sie heute noch vorherrscht [69]. Ebenso beginnt sich im Zeitalter des Absolutismus die Schriftlichkeit des Heuervertrages durchzusetzen.

[66] Wagner S. 29, 31; Haerle S. 3.
[67] Abel S. 43.
[68] ALR § 1603 II 8.
[69] Haerle S. 4.

3. Abschnitt:

Das Seearbeitsrecht in der neuesten Zeit

§ 4: Das Aufkommen der Sozialpolitik

Mit dem Gedanken der Sozialpolitik, die im Seerecht viel früher als in andern Rechtsgebieten einsetzte und auf diese geradezu befruchtend wirkte, werden die Ergänzungen zwingenden Rechtes häufiger, welche sich auf Arbeitsleistung, Unterbringung der Besatzung an Bord, Ernährung, disziplinare und fürsorgliche Behandlung der Seeleute beziehen und ihre Überwachung auf See und im Hafen bestimmen [70]. Der Staat übernimmt die edle Aufgabe, die Gestaltung der sozialen Verhältnisse durch Maßnahmen zugunsten der wirtschaftlich schwächeren Schicht der Schiffsleute zu fördern und damit die Spannungen gegenüber der stärkern zu mildern. Die nationalen Seerechtskodifikationen konnten aber den Wunsch nach größtmöglicher sozialer Sicherheit nicht zur Genüge befriedigen, da kaum ein Gebiet des Arbeitsrechtes wie gerade das des Seerechts derart internationale Regelung erheischt; denn die verschiedenen, oft notwendigerweise kollidierenden Seerechte führten zu großen Unannehmlichkeiten. Die Enge nationaler Gesetze konnte nur durch zwischenstaatliche Übereinkommen erweitert werden. «Es ist nicht verwunderlich, daß die Bemühungen, ein bestimmtes ganzes Arbeitsverhältnis durch international-rechtliche Bindung übereinstimmend für möglichst viele Staaten zu regeln, gerade bei der Seeschiffahrt einsetzen, diesem Beruf von ausgesprochen internationalem Charakter, dem hervorragendsten Träger des Weltverkehrs» [71].

[70] Wüstendörfer S. 21.

[71] Keim S. 12.

§ 5: Die Umwälzungen in der Seeschiffahrt und ihre arbeitsrechtlichen Auswirkungen

I. Seerecht und Schiffahrt

Die radikale Umwandlung des Schiffahrtsbetriebes in der Neuzeit hat selbstverständlich auch ihren Einfluß auf die Ausgestaltung des Seerechtes ausgeübt. Mit der Vervollkommnung des Nachrichtenwesens büßt der Kapitän seine frühere Stellung als Handelsbevollmächtigter ein, bleibt lediglich nautischer Leiter und nimmt eine absolutistische Herrschergewalt ein. Der Schiffsrat ist endgültig verschwunden, dafür ist der Kapitän von jetzt an der allein Verantwortliche. Eine weitere Beteiligung der Mannschaft am genossenschaftlichen Betrieb ist praktisch unmöglich geworden, da die moderne Schiffahrt Mittel verlangt, die nur von großen Kapitalgesellschaften aufgebracht werden können.

Der Partikularismus, der in den einzelnen Seegesetzen seinen Höhepunkt erreicht hat, ist seit den letzten Jahrzehnten wieder in Rückbildung begriffen. Im Bestreben, das Seerecht zu vereinheitlichen, eine Weltseemannsordnung zu schaffen, die als letztes Ziel der Sozialpolitik in der Seeschiffahrt bezeichnet wird [72], nähern wir uns dem Zustande, wie er hinsichtlich der formalen Rechtsgestaltung im späten Mittelalter geherrscht hat. Das mächtige Vordringen des angloamerikanischen Rechts im großen Seeverkehr und eine durch Staatsverträge geförderte einheitliche Anwendung des Seerechtes sind die Kennzeichen der Entwicklung [73].

II. Das Arbeitsrecht

Das Seearbeitsrecht steht heute in ausgeprägter Weise im Zeichen internationaler Übereinkommen. Die Einheitsbestrebungen, die seit dem ersten Weltkrieg zum Teil auf Betreiben des Internationalen Arbeitsamtes in Genf erfolgten, führ-

[72] Keim S. 44.

[73] Wagner S. 52; Wüstendörfer S. 26.

ten auf der Tagung von Genua im Jahre 1920 zu den ersten Ergebnissen. Seither beruft die Internationale Arbeitsorganisation von Zeit zu Zeit besondere Seefahrtstagungen der Internationalen Arbeitsorganisation ein [74].

Die I. A. O. ergibt die Notwendigkeit zur Schaffung innerstaatlicher Einrichtungen und Tätigkeiten, um diese Organisation zu verwirklichen [75]. Trotz des hohen Wertes der dabei beschlossenen Abkommen bleiben Unvollkommenheiten nicht aus. Einmal bestehen sie darin, daß Abkommen gar nicht ratifiziert werden, kein überstaatliches Organ besteht, das diese genau überprüft, oder daß Übersetzungen in eine andere Sprache, Veränderungen des Wortlautes, Vorbehalte zugunsten der Landesgesetzgebung, Fehlen eines überstaatlichen Seegerichtshofes als Hüter wahrer Rechtseinheit, psychologische Gebundenheit des auslegenden Richters an den Geist der heimatlichen Rechtsordnung, usw. der einheitlichen Anwendbarkeit der Übereinkommen zum Nachteile gereichen [76]. Von einigen für das Seerecht kompetenten Vertretern wird daher die Ansicht geäußert, daß dem Gedanken der Vereinheitlichung des Seearbeitsrechtes (wie übrigens auch anderer Zweige dieses Rechtsgebietes) mit einer entsprechenden Ausgestaltung der Landesgesetzgebung besser gedient wäre als mit Ratifikationen, da diese doch meistens nur durch Kompromisse zustandegekommen sind und oft Widersprüche zur Landesgesetzgebung entstehen lassen.

III. Das internationale Seerecht und die Schweiz

Die Anfänge einer schweizerischen Seeschiffahrt fallen nicht mit dem Bestehen eines schweizerischen Seerechtes zusammen. Schon im Jahre 1918, als es für unser Land immer schwieriger wurde, Frachtraum zu finden und die Rationierung eingeführt werden mußte, charterten einige Unternehmen mehrere Schif-

[74] «Die internationale Arbeitsorganisation» S. 123.

[75] Melsbach S. 39.

[76] Wüstendörfer S. 30; Schreurs S. 168 f.

fe, die zum Teil der «Zentrale für auswärtige Transporte» zur Verfügung gestellt wurden. Noch im selben Jahr entstand die «Schweizerische Seetransportunion», die sich mit dem Betrieb von Schiffen unter ausländischer Flagge befaßte. Mit der Normalisierung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den nachfolgenden Jahren trat unsere Sorge um die Beschaffung der notwendigen Tonnage in den Hintergrund. Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges sah sich das Kriegstransportamt veranlaßt, zur Sicherstellung unserer Landesversorgung 15 griechische Schiffe zu chartern. Da aber durch die Charterung ein Schiff seinen nationalen Charakter nicht verliert, zeigten sich bald Schwierigkeiten: mit dem Eintritt Griechenlands in den Weltkrieg war das Mittelmeer für griechische Schiffe fortan gesperrt. So wurde offenbar, daß die Benutzung fremder Schiffe für unsere Landesversorgung unsichere Verhältnisse zeitigte. Zum ersten Mal zeigte sich die Notwendigkeit zur Schaffung einer Flotte unter Schweizerflagge. Dafür bedurfte es einer rechtlichen Grundlage. Am 17. Januar 1941 wurde Prof. Haab vom Eidgenössischen Politischen Departement mit der Ausarbeitung einer für unsere Verhältnisse passenden Gesetzgebung betraut. Nach einer erstaunlich kurzen Zeit von kaum zwei Wochen konnte Prof. Haab den Vorentwurf am 1. Februar 1941 dem Bundesrat unterbreiten. Auf Grund des generellen Vollmachtenbeschlusses der Bundesversammlung vom 30. August 1939 erging am 9. April 1941 der Bundesratsbeschluß über die Seeschiffahrt unter Schweizerflagge. Dieser 76 Artikel umfassende BRB wurde ergänzt durch den BRB vom 13. Juni 1941 über die Versicherung der Besatzung von schweizerischen Seeschiffen gegen Unfall und Krankheit, sowie durch den BRB vom 20. Januar 1942 über den Heuervertrag der Schiffsleute.

Bald ergab sich die Notwendigkeit, das provisorische, unter dem Druck der internationalen Verhältnisse geschaffene Seerecht in die ordentliche Gesetzgebung einzugliedern. Gestützt auf die Artikel 24 ter, 64 und 64 bis der Bundesverfassung wurde am 23. September 1953 das Bundesgesetz über die See-

schiffahrt unter der Schweizerflagge (Seeschiffahrtsgesetz) erlassen [77]. Es war zum voraus klar, daß die Schweiz als jüngster Seeschiffahrtsstaat in ihrer Gesetzgebung nicht eigene Wege gehen konnte. Das Seeschiffahrtsgesetz bildet mit der Übernahme bewärter internationaler Rechtssätze, verschiedener internationaler Übereinkommen, Gebieten des schweizerischen Zivilgesetzbuches, Obligationenrechtes, Strafrechtes und Verwaltungsrechtes ein zusammenhängendes Ganzes. Mit der Einführung dieses jüngsten Zweiges des schweizerischen Rechtes und der Ratifikation verschiedener seerechtlicher Konventionen (BB vom 17. März 1954) hat die Schweiz den Anschluß an das internationale Seerecht gefunden. Für die besonderen schweizerischen Verhältnisse bietet die Ratifikation solcher Übereinkommen große Vorteile: unsere Seeschiffe und ihre Besatzungen, die ausschließlich in fremden Gewässern Dienst tun, genießen auch im Falle von Rechtsstreitigkeiten mit dem Ausland den Schutz zwischenstaatlicher Übereinkommen.

Als neuesten Schritt der Schweiz als Teilhaberin am Seeverkehr können wir den bevorstehenden Beitritt zu einer intergouvernementalen beratenden Seeschiffahrtsorganisation betrachten. Diese Institution, die mit der erforderlichen Zahl von Ratifikationen in absehbarer Zeit zustande kommen wird, ist eine Spezialorganisation der UNO und wird ihren Sitz in London haben. Sie widmet sich der gemeinsamen Lösung technischer Probleme und will darüber hinaus diskriminierende Maßnahmen in der Handelsschiffahrt bekämpfen. Die Schwäche der neuen Organisation besteht darin, daß sie nur mit Empfehlungen an die beteiligten Schiffahrtsstaaten gelangen kann; auf der andern Seite ist es aber für die Schweiz als Binnenstaat vorteilhaft, ihre Wünsche und Beschwerden vor einem internationalen Forum geltend zu machen [78].

[77] Das BG ist zur Zeit noch nicht in Kraft gesetzt, weil die Vollzugsverordnung noch nicht fertiggestellt ist.

[78] Erba-Tissot S. 7—11; Botschaft zum Seeschiffahrtsgesetz S. 1—6.

HAUPTTEIL

DIE SOZIALE SICHERHEIT DER SEELEUTE

1. Abschnitt:

Die Heimschaffung der Seeleute

§ 6: Begriff und Begründung der Heimschaffung

I. Der Begriff

Die Heimschaffung der Seeleute (rapatriement, rimpatrio gehört zu jenen sozialen Bestimmungen im Seearbeitsrecht, die schon im Mittelalter bestanden. Um den Begriff der Heimschaffung näher zu skizzieren, erachte ich es für zweckmäßig, vom französischen Ausdruck «rapatriement» auszugehen, da er seinem Wesen bedeutend näher kommt als der deutsche.

«Rapatrier veut dire textuellement retour du marin dans sa patrie» [1]. Der Reeder, bzw. der Kapitän, hat die Pflicht, unter gewissen Voraussetzungen einen Seemann kostenlos in sein Vaterland zurückzubefördern. Diese Auslegung ist aber zu eng gefaßt und würde in großen Seestaaten zu einer erheblichen Belastung der Seeleute führen. Heimschaffen in einem weitern Sinne will heißen, den Seemann nach seinem Ausreise- oder Anheuerungshafen zurückzubefördern. Der Begriff «Heimschaffung» hat demnach folgendes zum Inhalt: Rückbeförderung in die Heimat (rapatriement im engern Sinn) und Rückbeförderung nach dem Ausreise- oder Anheuerungshafen (rapatriement im weitern Sinne oder conduite de retour genannt). Die Pflicht zur Heimschaffung in diesem engern Sinne ist d'ordre public, während diejenige zur «conduite de retour» eine vertragliche Verpflichtung ist [2].

[1] Ripert précis No. 148 S. 100.

[2] Ripert précis No 148 S. 100. Internationales Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute vom 23. Juni 1926 (9. Session der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf) Art. 3 Abs. 1 (in diesem Abschnitt nur noch Int. Ue. genannt).

II. Die soziale Begründung

Die Heimschaffungspflicht ist ein Postulat der Menschlichkeit. Nichts wäre ungerechter, als Seeleute fern der Heimat und ihrer Angehörigen an Land zu setzen und ihrem Schicksal zu überlassen, zumal ihre Heuer in vielen Fällen kaum ausreichen würde, die Kosten der Heimreise zu bestreiten. Das Anrecht auf Heimschaffung besteht sogar dann, wenn die Auflösung des Vertrages auf hoher See oder in einem fremden Hafen vom Seemann selbst verschuldet wird. Wie schon angedeutet, hat das mittelalterliche Seerecht trotz der stiefmütterlichen Behandlung sozialer Einrichtungen das Institut der Heimschaffung bereits gekannt [3]. Die ersten Seegesetzbücher schützten aber mit diesen Vorschriften lediglich ihre eigenen Staatsangehörigen, so daß Ausländer keinen oder nur ungenügenden Schutz genossen. Zu Ende des 19. Jahrhunderts entstanden dann einige bilaterale Abkommen, von denen besonders diejenigen vom 20. November 1879 zwischen England und Frankreich, vom 16. Mai 1880 zwischen Frankreich und Deutschland und vom 1. Januar 1882 zwischen Frankreich und Italien zu erwähnen sind [4].

Die Notwendigkeit zur Erreichung eines einheitlichen Status für alle Seeleute hat auf der 9. Internationalen Arbeitskonferenz in Genf im Jahre 1926 zur Ausarbeitung eines Abkommens über die Heimschaffung der Seeleute geführt [5].

III. Die staatspolitische Begründung

Wenn heute die Heimschaffungspflicht in erster Linie einem Fürsorgebedürfnis entspricht, so beruhte sie bis spät ins

[3] Konsulat zur See Kap. 222 = Pardessus II S. 287 f.
Rôles d'Orléon Art. 3 = Pardessus I S. 324 f.
Seerecht von Wysby Art. 17 = Pardessus I S. 471 f.; vgl. § 2 III Ziff. 2 dieser Arbeit.

[4] De Valroger II S. 11 Anm. 1.

[5] Ratifiziert wurde dieses Übereinkommen von folgenden Staaten (Stand vom März 1954): Argentinien, Belgien, Bulgarien, Kolumbien, Kuba, China, Spanien, Estland, Frankreich, Irland, Italien, Luxemburg, Mexiko, Nicaragua, Niederlande, Polen, Uruguay, Jugoslawien, Bundesrepublik Deutschland.

19. Jahrhundert hinein vorwiegend auf der Staatsraison. Wurde ein Land in einen Seekrieg verwickelt, so hatte es dringend Leute nötig, die ihm Schiffsdienste leisten konnten. Kapitäne, Schiffsoffiziere und Matrosen im Auslande zurückzulassen wäre deshalb einer Schwächung der Kriegsflotte gleichgekommen. Die Ansicht war weit verbreitet, daß die Seeleute, die in der Handelsflotte beschäftigt wurden, vom Staate bloß «geliehen» wären und sozusagen eine Reserve des Staates darstellten. Eine blühende Handelsflotte zeugte von einer schlagkräftigen Seemacht. Bis 1863 konnten in Frankreich eingeschriebene Seeleute auf bloßen ministeriellen Beschluß hin zur Kriegsmarine beordert werden[6]. Reeder und Kapitäne trugen dem Staate gegenüber die Verpflichtung, Leute, die sie von ihm geliehen bekamen, diesem auch wieder zurückzuführen. Nur Tod oder Flucht des Seemannes konnten von dieser Pflicht befreien[7]. Wurde seine Heimschaffung unterlassen, so vollzog sie der Staat selber, wobei ihm gegen den Reeder ein Rückgriffsrecht zustand[8].

§ 7: Der Heimschaffungsanspruch als besonderes Recht aus dem Heuervertrag

I. Die Voraussetzungen

1. In persönlicher Hinsicht

Heimschaffungsberechtigt ist gemäß den Gesetzen und dem Int. Ue. der Seemann (le marin, the seaman, gente di mare). Um festzustellen, wer unter diesen Begriff fällt, sei der Wortlaut des Int. Ue. vorangestellt. (Art. 2b):

«Der Ausdruck Schiffsmann umfaßt, ohne Rücksicht auf ihre Stellung, jede Person, die an Bord beschäftigt oder angestellt und in die Musterrolle eingetragen ist. Ausgenommen

[6] Lyon V No. 336 S. 222.

[7] De Valroger I S. 37.

[8] Ripert I No. 592 S. 524 f.; Ripert précis No. 148 S. 100; Lyon V No. 341 S. 225.

sind Schiffsführer, Lotsen, Schulschiffszöglinge und Schiffslehrlinge, sofern letztere durch einen besondern Lehrvertrag verpflichtet sind, ferner die Besatzung der Kriegsflotte und die sonstigen Personen, die sich im ständigen Staatsdienst befinden. «Über die Stellung der Schiffsoffiziere schweigt sich der Artikel aus, doch leuchtet ohne weiteres ein, daß auch sie unter den Begriff Schiffsmann, bzw. Seemann fallen[9]. Der Heimschaffungsanspruch des Kapitäns, der nicht unter die Bestimmungen des Int. Ue. fällt, soll später behandelt werden.

a) *Die Schiffsoffiziere:* Sie sind diejenigen Seeleute, welche einen entsprechenden Fähigkeitsausweis besitzen und in dieser Eigenschaft angeheuert worden sind[10]. Sie unterstützen den Kapitän und sind Vorgesetzte sämtlicher Schiffsleute[11].

b) *Die übrigen Seeleute:* Darunter fallen alle sonstigen zum Dienste auf dem Schiffe während der Fahrt auf Rechnung des Reeders angestellten Personen[12]. Sie bilden die Schiffsmannschaft i. e. S.[13]. Im Sinne der Seemannsordnung wie anderer Gesetze gehören dazu hauptsächlich Schiffsjungen, Leichtmatrosen, Vollmatrosen, Bootsleute, Maschinistenassistenten, Trimmer, Kohlenzieher, u. a. m.[14]. Sie sind in erster Linie Angestellte, die mit der Führung und Fortbewegung des Schiffes in direktem Zusammenhang stehen (sog. inscrits maritimes). Daneben besteht noch eine zweite Kategorie von Bediensteten, die für das Wohl der Passagiere tätig sind «Ce sont les personnes qui sont employées aux multiples fonctions que la civilisation moderne a crées dans les villes et qui doivent donner aux passagers de la ville flottante l'illusion qu'ils n'ont pas quitté la terre et en

[9] Pappenheim S. 431, SeemO § 3 Abs. 2; C. trav. mar. Art. 3 Abs. 1 Smeesters I No. 225 S. 332; Chorley S. 66.

[10] Seeschiffahrtsgesetz Art. 60 Abs 2.

[11] SeemO § 2 Abs. 2 und § 3 Abs. 2.

[12] SeemO § 2 Abs. 3.

[13] Wüstendörfer S. 165 f.

[14] Mittelstein S. 107 f.; Perels: Seem0 S. 4 Anm. 4.

tout cas qu'ils n'ont pas perdu les agréments de la vie urbaine» (sog. agents du service général, Personal des allgemeinen Dienstes) [15]. Zu diesen sind zu zählen die Coiffeure, Köche, Metzger, Bäcker, Restaurateure, Kellner, Musikanten, etc. [16]. Diese zweite Kategorie nahm im französischen Recht lange Zeit eine unbestimmte Stellung ein; heute ist sie den «inscrits maritimes nahezu gleichgesetzt [17].

2. Es stellt sich jetzt die Frage, auf welchem Schiff ein Seemann Dienste geleistet haben muß, um in den Genuß des Heimschaffungsanspruches zu gelangen. Was ist hier unter «Schiff zu verstehen? Das Int. Ue. stellt in Art. 2a den Grundsatz auf und enthält in Art. I Abs. 2 die Ausnahmen. Sehr verschiedenartig umrissen die Seerechte den Begriff des Schiffes.

Wüstendörfer (S. 35 f.) setzt für den Begriff des Schiffes folgende Wesensbestandteile voraus: Vorhandensein eines schwimmfähigen Hohlkörpers [18], Fähigkeit und Bestimmung dieses Gefäßes zur freien Fortbewegung auf dem Wasser [19], nicht die Fähigkeit der Fortbewegung aus eigener Kraft, die Fähigkeit, Personen und Sachen zu tragen [20]. Für unser Land ergibt sich die Eigenart, daß schweizerische Seeschiffe in der Regel nicht in der Schweiz gebaut werden können. Es sind im Ausland gekaufte oder erstellte Schiffe, die durch eine Bewilligung des Schweizerischen Seeschiffahrtsamtes zur Schiffahrt zugelassen [21] und im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragen sind [22].

[15] Ripert I No. 469 S. 413.

[16] Smeesters I No. 225 S. 332.

[17] Ripert précis No. 111 S. 78 Ziff. 3.

[18] Also kein Floß.

[19] Keine schwimmenden, festgelegten Badeanstalten, festliegende Wohnschiffe; jedoch Feuerschiffe, Eisbrecher, Schwimmkräne.

[20] Ein im Bau begriffenes «Schiff» ist erst Schiff vom Stapellauf an. Ein bergungsunfähiges Wrack ist nicht mehr Schiff vgl. Pappenheim S. 4 Anm. 6.

[21] Seeschiffahrtsgesetz Art. 30 Abs. 1.

[22] Seeschiffahrtsgesetz Art. 17 ff.

Bemerkenswert ist die rechtliche Natur eines Seeschiffes. Obwohl es eine bewegliche Sache ist, wird es im Seerecht zu den Immobilien gezählt. Besonderheiten finden wir auch im Sprachgebrauch: was wir kaum anderswo sehen können, ist die Personifizierung des Schiffes in der Seesprache. Ausdrükke, wie «das Schiff geht in See», «es löscht seine Ladung», «es legt im Hafen an», «es haftet», «es fügt einem andern Schiff Schaden zu», oder wie «das schuldige Schiff» sind in der Seesprache geläufig. Eine ähnliche Wendung enthält Art. 407 des Ccom.: «Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires» [23].

3. Die sachlichen Voraussetzungen

Erwähnen wir zunächst die einzelnen Tatbestände, die den Heimschaffungsanspruch entstehen lassen. Dabei soll die Frage, ob die Heimschaffung auf Kosten des Seemanns oder des Reeders durchgeführt wird, später behandelt werden.

a) *Die Beendigung des Heuervertrages im allg.:* Die Seeleute dürfen auf alle Fälle erwarten, bei Beendigung des Dienstverhältnisses nach dem Ausgangspunkt ihrer Reise zurückbefördert zu werden. Die Gründe dazu können verschieden sein:
   aa) Der Vertrag läuft vor oder nach der Ankunft in einem fremden Hafen durch Zeitablauf ab [24].
   bb) Der Vertrag wird in einem fremden Hafen von einer Partei gekündigt [25].
   cc) Der Seemann muß wegen Unfall oder Krankheit ausgeschifft werden [26].
   dd) Das Schiff geht verloren oder wird dauernd seeuntüchtig [27].

[23] Siehe Wüstendörfer S. 120.

[24] Seeschiffahrtsgesetz Art. 77 Abs. 1 und 2; Ripert précis S. 101 N. 150 Ziff. 1; Smeesters I No. 252 S. 359; Brunetti No. 267 S. 188.

[25] do.

[26] Pappenheim S. 540; Smeesters I No. 252 S. 359; Lyon V No. 409 S. 269; Seeschiffahrtsgesetz Art. 77 Abs. 3; vgl. BRBH Art. 25 Ziff. 7; Brunetti No. 267 S. 188.

[27] BRBH Art. 25 Ziff. 1 und 2; SeemO § 69 Ziff. 2; Ripert I No. 594 S. 527 Ziff. 2.

ee) Der Seemann verliert die Befähigung zur Bekleidung der Stelle, für die er angeheuert wurde [28].

b) Oft sind es völkerrechtliche Gründe, welche den Anspruch auf Heimschaffung bewirken (in vielen Fällen lösen sie auch den Heuervertrag auf).

aa) Das Schiff wird aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt [29].

bb) Das Schiff wird infolge von Kriegsereignissen stillgelegt [30].

c) *Gerichtliche Gründe:*

aa) Das Schiff wird strafprozessual beschlagnahmt, zivilprozessual gepfändet oder mit Beschlag belegt [31].

bb) Der Seemann begeht an Bord ein Delikt und hat sich vor seinem heimatlichen Gericht zu verantworten [32].

II. Die Verpflichtung von Reeder und Staat

1. Der unbedingte Charakter der Verpflichtung

Welches auch der Grund sein mag, weshalb der Seemann in einem fremden Hafen an Land gesetzt wird, er hat immer das Recht, heimgeschafft zu werden; der Deserteur, der auf dem Schiff seinen Arbeitsplatz verlassen hat, der Matrose, der seine Krankheit oder Verletzung infolge einer unerlaubten Handlung zugezogen hat, ja sogar der Verbrecher kann auf dieses Recht nicht verzichten. Auf die Begründung ist in der Einleitung hingewiesen worden. Die Notwendigkeit der absoluten Verpflichtung ist schon früher erkannt worden [33]. Das Int. Ue. sowie die heutigen Seegesetzgebungen haben

[28] Seeschiffahrtsgesetz Art. 77 Abs. 3 a. E.; vgl. BRBH Art. 25 Ziff. 8.

[29] Ripert I No. 594 S. 527 Ziff. 2; BRBH Art. 25 Ziff. 3. SeemO § 69 Ziff. 4.

[30] BRBH Art. 25 Ziff. 4; SeemO § 70 Ziff. 6.

[31] BRBH Art. 25 Ziff. 6; Wüstendörfer.

[32] Ripert I No. 594 S. 527 Ziff. 4; SeemO § 70 Ziff. 2 und 3; Seeschiffahrtsgesetz Art. 77 Abs. 3.

[33] Décret du 7 avril 1860 sur le rapartriement et les conduites de retour des gens de mer (De Valroger II S. 11).

dieses Prinzip übernommen und legen in der Folge die Fälle dar, wann Reeder, Staat oder die Seeleute selbst die Kosten zu tragen haben [34]. Ein vertraglicher Verzicht auf das Heimschaffungsrecht könnte die Seeleute vielleicht um eines momentanen materiellen Gewinnes willen in große Not und Bedrängnis versetzen.

2. Die Verpflichtung des Reeders

Der Heimschaffungsanspruch ist ein besonderes Recht aus dem Heuervertrag und die Druchführung daher in erster Linie Pflicht des Reeders, bzw. des Kapitäns [35]. Abweichend von dieser allgemeinen Regel gibt es aber Fälle, wo der Staat an Stelle des Reeders die Heimschaffung übernimmt. Diese sollen im folgenden speziell betrachtet werden.

3. Die Verpflichtung des Staates

Vielfach nimmt sich der Konsul im fremden Hafen der Heimschaffung des Seemannes an. Der Reeder kann sich unter Umständen nicht in der Lage befinden, die Heimschaffung selbst zu vollziehen (z. B. wegen Platzmangel auf dem betreffenden Schiff. In den U. S. A. besteht die Vorschrift, daß kein Kapitän angehalten werden kann, eine größere Zahl von Heimzuschaffenden mitzunehmen als ein Mann pro 100 Tonnen Ladung, oder Seeleute an Bord zu nehmen, die mit

[34] Int. Ue. Art. 3 Abs. 1; Seeschiffahrtsgesetz Art. 82 Abs. 1; vgl. BRBH Art. 38 Abs. 1. C. trav. mar. Art. 87 Abs. 1. Cod. della navigazione Art. 363.

[35] Smeesters I No. 252 S. 359; Brunetti No. 267 S. 188; Pappenheim S. 540; Lewis S. 62; De Valroger II S. 12; Ripert I No. 594 S. 527; Seeschiffahrtsgesetz Art. 82. Abs. 1; Das dt. Heimschaffungfgesetz z. B. bestimmt, daß die Führer deutscher Kauffahrteischiffe zur Mitnahme hilfsbedürftiger deutscher Seeleute, gleichgültig, ob diese zur Besatzung eines deutschen oder eines fremden Seeschiffes gehört haben, verpflichtet sind, sofern sie sich von einem außerdeutschen Hafen nach einem deutschen Hafen oder nach einem Hafen des Kanals, Großbritanniens, des Sundes, des Kattegats oder nach einem außerdeutschen Hafen der Ost- oder Nordsee begeben. (Wagner S. 420; HSchG § 1 Abs. 1).

einer ansteckenden Krankheit behaftet sind [36]. Der Konsularbehörde steht das Recht zu, dem Kapitän eines Schiffes, das nach dem Heimathafen abgeht, solche Seeleute zu übergeben. Sind die Voraussetzungen gegeben, so hat sich der Kapitän eines Schiffes diesen Weisungen unbedingt zu fügen. Muß ein Seemann wegen eines Vergehens oder Verbrechens heimgeschafft werden, so steht es dem Konsul oder mangels eines solchen dem Kommandanten eines staatlichen Schiffes zu, ihn einem Kapitän gleicher Nationalität zu übergeben, der auch die Gerichtsakten an Bord zu nehmen hat [37]. Wenn mehrere Schiffe vorhanden sind, die Gelegenheit zur Mitnahme bieten, so verteilt der Konsul die heimzuschaffenden Seeleute im Verhältnis zur Größe dieser Schiffe und der Zahl ihrer Besatzungen. Ein Weigerungsrecht steht dem Kapitän deswegen nicht zu [38].

4. Die Kostentragung

Weiter stellt sich das Problem, wer in den verschiedenen Fällen die Kosten der Heimschaffung zu tragen hat.

a) *Der Reeder:* Er trägt die Kosten, wenn der Vertrag in einem fremden Hafen zu Ende geht oder durch einen vom Seemann nicht verschuldeten Grund aufgelöst wird (z. B. unverschuldete Krankheit oder Unfall, Schiffbruch, Verschulden des Reeders oder des Kapitäns, gerichtliche und völkerrechtliche Maßnahmen gegen das Schiff, höhere Gewalt). Die Begründung der Kostentragung liegt darin, daß es sich hier um Betriebsrisiken handelt, die vom Unternehmer getragen werden müssen [39].

Im französischen Recht besteht die Eigentümlichkeit, daß sich der Reeder von den Heimschaffungskosten befreien

[36] Lewis S. 62 vgl. Wagner S. 420 f.; HSchG § 3; Cod della navigazione Art. 363 Abs. 3.

[37] Ripert I No. 595 S. 528.

[38] Wagner S. 421; HSchG § 2.

[39] Brunetti No. 267 S. 188; Ripert I No. 594 S. 527 f.; C. trav. mar. Art. 87 Abs. 1; Seeschiffahrtsgesetz Art. 82 Abs. 1; vgl. BRBH Art. 38, 1 HSchG § 7 Abs. 1 und 2 in Verbindung mit SeemO § 69, § 59 Abs. 6 Int Ue. Art. 4.

kann, indem er der staatlichen Schiffahrtsbehörde eine Pauschalsumme von bestimmter Höhe bezahlt. In der Folge übernimmt der Staat die Heimschaffung. Gestaltet sich nun für den Staat die Heimschaffung teurer als der Betrag dieser Summe ausmacht, so steht ihm gegen den Reeder kein Nachforschungsrecht zu, und umgekehrt, wenn sie tiefer liegen, kann der Reeder seinerseits keine Rückforderung geltend machen [40].

b) *Der Seemann:* In den seltensten Fällen allerdings wird der Seemann in der Lage sein, seine Heimschaffung zum voraus zu bezahlen. Die Kosten werden deshalb vom Reeder oder Staat vorgeschossen und erst nach seiner Rückkehr zurückgefordert oder mit allfälligen Heuerguthaben verrechnet [41].

Die Kosten werden ihm überbunden, wenn er wegen Disziplinlosigkeit, Krankheiten oder Unfällen [42], die aus einer unerlaubten Handlung resultieren, an Land gesetzt wird, oder wenn die Auflösung des Vertrages sonstwie von ihm verschuldet ist (z. B. durch Desertion, Kündigung) [43]. Ist der Heuervertrag auf beidseitigen Willen hin aufgelöst worden, so bestimmt sich die Kostentragung der Heimschaffung aus der Parteiabrede. Fehlt eine solche, so urteilt der Richter über die mutmaßlichen Parteiabsichten [44].

c) *Der Staat:* Wird der Seemann heimgeschafft, weil er vor Gericht zu erscheinen oder eine Freiheitsstrafe anzutreten hat, so übernimmt der Staat die Kosten. Ist er als schuldig verurteilt worden, so steht dem Staate gegen ihn ein

[40] Ripert I No. 596 S. 528; C. trav. mar. Art. 85.

[41] Ripert I No. 596 S. 529; Lyon V No. 413 S. 270; Smeesters I No. 252 S. 360 oben; Brunetti No. 267 S. 188; Noguère S. 49; Seeschiffahrtsgesetz Art. 82 Abs. 3; vgl. HSchG § 7 Abs. 1.

[42] «par une faute intentionelle ou inexcusable»; Ripert I No. 594 S. 527 Ziff. 1

[43] C. trav. mar. Art. 89 Abs. 2; Lyon V No. 413 S. 270; Smeesters I No. 252 S. 360 oben; Brunetti No. 267 S. 188; Cod. della nav. Art. 363 Abs. 2; Seeschiffahrtsgesetz Art. 82 Abs. 1.

[44] Ripert I No. 594 S. 527 Ziff. 3; C. trav. mar. Art. 89 Abs. 1.

Regreßrecht zu [45]. Ebenso wird der Seemann auf Staatskosten zurückbefördert, wenn das Schiff untergegangen ist und der Reeder für die Kosten der Heimschaffung nicht mehr aufkommen kann [46].

III. Die Rechtsnatur des Heimschaffungsanspruches

1. Voraussetzendes

Wie wir bereits dargelegt haben, versteht man unter Heimschaffung zweierlei: Heimschaffung i. e. S. (rapatriement), d. h. nach dem betreffenden Land zurück und Heimschaffung i. w. S. (conduite de retour, auch Rückbeförderung genannt), d. h. nach dem Ausreise- oder Anheuerungshafen [47]. Wir untersuchen jetzt ihre öffentlichrechtliche und privatrechtliche Natur und ihre Auswirkungen auf die Ausgestaltung des Anspruches im Heuervertrag.

2. Der öffentlichrechtliche Charakter

Der Anspruch zur Heimschaffung ins Anheuerungsland ist heute international vereinheitlicht. Im Gegensatz zu früheren Gesetzgebungen und bilateralen Übereinkommen, welche nur den Seemann der Vertragsstaaten diesen Schutz zukommen ließen, besteht er heute als allgemeines Recht. Ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit des Seemannes hat die zuständige Behörde des Staates, in dem das Schiff immatrikuliert ist, über die einheitliche Durchführung der Heimschaffung zu wachen [48]. In der Schweiz steht die unmittelbare Aufsicht dem Politischen Departement zu, das sie durch das Seeschiffahrtsamt mit Sitz in Basel ausüben läßt [49].

[45] Ripert I No. 594 S. 527 Ziff. 4; C. trav. mar. Art. 89. Abs. 3; vgl. Anm. 43.

[46] Smeesters I No. 252 S. 361; Lyon V No. 418 S. 273 f.; De Valroger II S. 14.

[47] Vgl. § 6 I dieser Arbeit.

[48] Int. Ue. Art. 6.

[49] Seeschiffahrtsgesetz Art. 8. Abs. 2.

3. *Der privatrechtliche Charakter*

Es genügt oft nicht, daß der Seemann in sein Land zurückbefördert wird und deshalb hat sich schon im 18. Jahrhundert die Anschauung gebildet [50], daß er Anspruch auf freie Rückreise nach dem Ausreise- oder Anheuerungshafen machen könne. Die Kosten der Rückbeförderung umschliessen also die Reise vom Heimschaffungshafen nach dem Hafen der Ausreise oder Anheuerung.

Nach dem französischen und deutschen Recht [51] sind Heimschaffungs- und Rückbeförderungsanspruch deutlich getrennt. In den meisten Fällen sollen die Seeleute aber auf eine Rückbeförderung verzichten [52]. Besteht jedoch ein solcher Anspruch, der dann aber im Heuervertrag und in der Musterrolle (C. trav. mar. Art. 9) eingetragen sein muß, so kann der Reeder seiner Pflicht auch dadurch Genüge tun, daß er dem Seemann eine Landreise nach dem betreffenden Hafen bezahlt [53].

Das Int. Ue. spricht sich über den unterschiedlichen Charakter des Anspruches nicht aus. Es bestimmt nur, daß der Seemann entweder nach seinem Vaterland oder nach seinem Anheuerungs- bzw. Ausreisehafen zurückbefördert werden muß (Art. 3 Abs. 1 und 3).

[50] Ordonnance vom 1. August 1743.

[51] C. trav. mar. Art. 90; De Valroger I S. 37; Lyon V No. 411 S. 269 f.; Ripert I No. 592 ter S. 525 f.; Wüstendörfer S. 209. Pappenheim S. 540 Anm. 2.

[52] Ripert I No. 592 ter S. 526.

[53] Brunetti No. 271 S. 189. Das italienische Seerecht auferlegt dem Reeder die Kosten, die sich aus der Reise von einem andern als dem Ausreise- oder Anheuerungshafen nach diesem ergeben.

§ 8: Die Durchführung der Heimschaffung

I. Das Wahlrecht des Reeders auf Heimschaffung auf eigenen Schiffen, auf Arbeitsvermittlung auf einem andern Schiff oder auf entsprechende Geldentschädigung

1. Die Heimschaffung auf Schiffen des Reeders

Außer den Fällen, wo der Seemann auf staatlichen oder ausnahmsweise auf fremden Schiffen heimgeschafft wird, erfolgt sie auf solchen des Reeders. Neben dieser Art, die, so oder so durchgeführt, für den Reeder erhebliche Belastungen zeitigen würde, besteht eine Möglichkeit, daß

2. der Reeder dem Seemann eine Arbeitsgelegenheit auf einem andern Schiff verschafft. (Alternativobligation.)

Voraussetzung ist, daß der Seemann arbeitsfähig ist und die so verschaffte Stelle seiner früheren Stellung entspricht. Das betreffende Schiff muß sich nach dem Heimschaffungs- oder einem benachbarten Hafen begeben.

Das deutsche Seerecht verlangt dazu die Bewilligung des Seemannsamtes. Die Stelle muß so nachgewiesen sein, daß die Annahme vom Schiffsmann abhängt. «Dieser braucht sich nicht selbst um das Engagement zu bemühen, aber es darf auch nicht nur an ihm liegen, daß dasselbe nicht zustande kommt» [54].

In Belgien ist der Reeder von der Heimschaffungspflicht befreit, wenn sich der Seemann innert nützlicher Frist eine solche Stelle auf einem belgischen Schiff, das sich nach einem belgischen Hafen begibt, hätte verschaffen können. Weigert sich jedoch der Seemann, auf einem Schiff eine Stelle anzunehmen, weil dasselbe weder nach einem belgischen, noch nach seinem Ausreisehafen abgeht, so ist der Reeder von der Tragung der Heimschaffungskosten nicht entbunden. Der belgische Konsul hat in diesem Falle die Heimschaffung an die Hand zu nehmen [55].

[54] Pappenheim S. 542 Anm. 4 zit.; Pappenheim S. 542 SeemO § 79.
[55] Smeesters I No. 252 S. 360.

Hat der Seemann auf einem solchen Schiff den Heimschaffungshafen nicht erreichen können oder ist er für die geleistete Arbeit seiner früheren Stellung entsprechend schlechter entlöhnt worden, so hat der Reeder die Differenz zu begleichen [56].

Das Int. Ue. betrachtet die Heimschaffung als durchgeführt, wenn der Seemann eine entsprechende Arbeitsmöglichkeit auf einem Schiff erhält, das sich nach dem Heimats-, Ausreise- oder Anheuerungshafen begibt [57].

3. Die Abgeltung der Heimschaffungspflicht durch eine entsprechende Geldentschädigung

«Eine Heimschaffung ‚in natura' ist aber nicht immer angezeigt oder möglich. Deshalb muß die Umwandlung dieses Rechtes, sofern es bereits entstanden ist, in ein Anrecht auf gleichwertige Leistungen vorgesehen werden» [58]. Diese Regelung ist in Int. Ue. sowie in den in dieser Arbeit behandelten Seerechten nicht erwähnt [59].

Der Grund zur Ausbezahlung einer Entschädigung an den Seemann liegt u. a. darin, daß dem Reeder die Heimschaffung in natura gerade nicht möglich, dem Seemann dagegen nicht unbedingt notwendig erscheint. Er soll bis zur Ermittlung einer neuen Arbeitsmöglichkeit nicht in Not geraten, und zu diesem Zweck dient diese Entschädigung vor allem zur Bestreitung seiner Unterhaltskosten.

II. Der Bestimmungshafen

1. Der Ausreisehafen

a) *Das deutsche Recht:* als Bestimmungshafen für die Heimschaffung sieht es den Ausreisehafen vor. Liegt dieser

[56] Brunetti No. 271 S. 189; Cod. della nav. Art. 367 Abs. 2 Pappenheim S. 542.

[57] Int. Ue. Art. 3 Abs. 2; Art. 5 Abs. 2; Ripert I No. 600 S. 533.

[58] Botschaft zum Seeschiffahrtsgesetz S. 46.

[59] Jedoch **deutsches Seerecht:** Pappenheim S. 540: «Dem Schiffsmann gebührt freie Zurückbeförderung nach dem Heuerungshafen oder eine entsprechende, im Streitfalle vom Seemannsamt festzusetzende

außerhalb Deutschland (bzw. des ehemaligen Reichsgebietes) und ist der Schiffsmann in einem deutschen Hafen angeheuert worden, so kann er die Rückbeförderung auch nach dem Hafen verlangen, in welchem er angeheuert wurde [60].

b) *Das belgische Recht:* Ziel der Heimschaffung ist ebenfalls der Ausreisehafen (port d'embarquement). Das Gesetz gestattet aber dem Kapitän, einen Seemann — sofern sein Ausreisehafen in Belgien liegt — nach einem Hafen des Königreiches oder des europäischen Kontinentes, der zwischen Bordeaux und Hamburg gelegen ist, zurückzubefördern. In diesem Falle hat der Reeder die Kosten zu tragen, die sich aus der Reise von einem solchen Hafen nach dem Ausreisehafen ergeben [61].

c) *Das französische Recht:* außer einer gegenteiligen Vereinbarung hat der Seemann das Recht, nach seinem Ausreisehafen zurückbefördert zu werden [62]. Seeleute, die in einer Kolonie oder in einem Land des Protektorates eingeschifft wurden, haben Anrecht auf freie Zurückbeförderung nach dieser Kolonie oder diesem Lande [63].

2. Der Anheuerungshafen

a) *Das italienische Seerecht* verfügt primär die Heimschaffung des Seemannes nach dem Anheuerungshafen. Ein anderer Bestimmungsort kann auf Verlangen des Seemannes ausbedungen werden [64].

b) *Das Int. Ue.:* Wie schon früher bemerkt, schreibt es den Bestimmungsort der Heimschaffung nicht vor, sondern überläßt ihn der nationalen Gesetzgebung [65].

Vergütung, jedoch so, daß hier der Schiffer die Wahl zu treffen hat». Vgl. Boyens I S. 456; SeemO § 59 letzter Absatz.

[60] Pappenheim S. 540; SeemO § 60 Abs. 1; § 59 letzter Absatz.

[61] Smeesters I No. 252 S. 360.

[62] C. trav. mar. Art. 90.

[63] C. trav. mar. Art. 87 Abs. 2.

[64] Brunetti No. 270 S. 189; Cod. della nav. Art. 366.

[65] Art. 3 Abs. 1 und 3; vgl. § 7 III Ziff. 2 dieser Arbeit.

3. Die schweizerische Regelung

Vgl. § 12 dieser Arbeit.

4. Andere Bestimmungen

Nach deutschem und italienischem Recht kann der Schiffsmann unter Umständen einen von ihm bezeichneten Heimschaffungshafen wählen. Nach deutschem Recht besteht hiefür die Voraussetzung, «daß der Reeder oder sein Vertreter dem Anspruche des Schiffsmannes auf freie Zurückbeförderung innerhalb einer vom Seemannsamte gesetzten Frist zu genügen unterläßt oder sich wegen Abwesenheit nicht in der Lage befindet, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Auch darf die Substituierung nur stattfinden, wenn durch sie dem Reeder keine höheren Kosten erwachsen [66].

III. Der Unterhaltsanspruch des Seemannes

1. Die Verpflichtungen des Reeders vor der Heimschaffung

Durch die Sicherstellung des Heimschaffungsanspruches ist der Seemann noch nicht von jeder Möglichkeit, in Not zu geraten, geschützt. Es können mehrere Tage, vielleicht Wochen verstreichen, bis er seinen Heimweg antreten kann. Das Int. Ue. räumt deshalb dem Seemann einen Unterhaltsanspruch bis zum Zeitpunkt der Abreise ein [67].

2. Der Anspruch auf Unterkunft und Verpflegung während der Heimschaffung

Der Heimschaffungsanspruch umfaßt nicht nur den Transport des Seemannes bis zum Bestimmungshafen, sondern auch die Gewährung von Kost und Logis, sowie alle Aufwendungen, die sich daraus ergeben. Dabei steht es dem Reeder nicht frei, ihn irgendwie unterzubringen und zu verpflegen, sondern er hat ihm diese Ansprüche nach seiner früheren Stellung, gemäß der Eintragung in der Musterrolle, zu erfüllen [68]. An-

[66] Pappenheim S. 541; vgl. Brunetti No. 270 S. 189.

[67] Art. 5 Abs. 1; vgl. Wüstendörfer S. 211.

[68] Wagner S. 421 Ziff. 4; HSchG § 4 Abs. 1; vgl. SeemO §§ 54—56.

ders liegen natürlich die Verhältnisse bei der Heimschaffung von Straffälligen. Das Heimschaffungsgesetz erklärt in § 4 Abs. 2, daß der wegen einer strafbaren Handlung Mitgenommene nach dem vom Seemannsamte zu erlassenden Weisungen zu behandeln sei. In vielen Fällen wird sich hier die Notwendigkeit zeigen, die Heimschaffung von der übrigen Mannschaft getrennt (evtl. in einer Zelle) vorzunehmen. Wird der Seemann nach seiner Ankunft wegen der begangenen Tat verurteilt, so kann die in solcher Haft verbrachte Zeit auf die Dauer der Freiheitsstrafe angerechnet werden [69].

Muß die Kost der Besatzung aus irgendwelchen Gründen verkürzt werden, so trifft diese Maßnahme auch den Heimzuschaffenden; er ist nicht berechtigt, hiefür eine den erlittenen Entbehrungen entsprechende Vergütung zu fordern [70], [71].

Erfolgt die Heimschaffung auf behördliche Verfügung hin, so entfallen diese Kosten auf den Staat, der seinerseits in den früher erwähnten Fällen Regreß auf den Seemann oder Reeder nehmen kann [72].

3. Die Beschaffung von Kleidern

Im allgemeinen umfaßt der Heimschaffungsanspruch die Besorgung von Kleidern nicht [73]. Bedarf der Seemann aber unbedingt neuer Kleider, so ist der Kapitän verpflichtet, ihm einen Vorschuß zur Beschaffung der wichtigsten Bekleidungsstücke zu gewähren [74]. Bei Schiffbruch ist der Reeder verpflichtet, dem so zu Schaden Gekommenen die nötigen Kleider zu ersetzen [75].

[69] Deutsche St. P. O. § 450; vgl. StGB Art. 69.

[70] Perels S. 75 Anm. 1; vgl. SeemO § 57 Abs. 1 und 3.

[71] Zur Gesetzlichkeit des Anspruchs auf Kost und Unterkunft: Int. Ue. Art. 5 Abs. 1; Smeesters I No. 252 S. 360 oben; C. trav. mar. Art. 88 Abs. 1; Brunetti No. 268 S. 189; Cod. della nav. Art. 364 Abs. 1 Seeschiffahrtsgesetz Art. 82 Abs. 2.

[72] Siehe § 7 II Ziff. 4c dieser Arbeit.

[73] Ripert I No. 596 S. 529.

[74] Ripert I No. 596 S. 529 C. trav. mar. Art. 88 Abs. 2.

[75] Brunetti No. 268 S. 189; Cod. della navigazione Art. 364 Abs. 3.

4. Die besondern Rechte des erkrankten oder verletzten Seemanns

Ist der Schiffsmann wegen einer Krankheit oder Verletzung ausgeschifft worden, so hat der Kapitän für seine Einlieferung in eine geeignete Krankenanstalt zu sorgen. Er hinterlegt bei der zuständigen Konsularbehörde — oder, wo eine solche nicht vorhanden ist, bei der betreffenden Krankenanstalt den Betrag, der für die Kosten der Heilung und Heimschaffung notwendig ist[76]. Im Falle der Heimschaffung vor der vollständigen Wiederherstellung erläßt der behandelnde Arzt besondere Bestimmungen, wie z. B. die Heimschaffung auf einem Schiff mit besonderen sanitären Einrichtungen[77].

§ 9: Besonderheiten der Rechtsverhältnisse zwischen Staat und Reeder bei der staatlichen Durchführung der Heimschaffung

I. Die Stellung des Staates gegenüber dem Reeder

Wie schon an anderer Stelle auseinandergesetzt wurde, übernimmt in gewissen Fällen der Staat die Heimschaffung des Seemannes. Die zuständige Schiffahrtsbehörde besorgt hernach selbst die Rückforderung der Kosten vom Reeder. Es stellt sich nun die Frage, ob der Staat diesen Regreß aus seinem eigenen Recht oder ihn nur im Namen der Seeleute ausübe[78]. Ein erster Entscheid des französischen Kassationshofes vom 6. Februar 1877 stellte fest, daß der Staat aus eigenem Recht handle und demnach keine Subrogation der Ansprüche der Seeleute unter die des Staates stattfinden könne.

[76] BRBH Art. 27 Abs. 2; Brunetti No. 269 S. 189; Cod. della navigazione Art. 365 Abs. 1 und 2.

[77] Brunetti No. 269 S. 189; Cod. della navigatione Art. 365 Abs. 3.

[78] In Anwendung des Code civil Art. 1166; Ripert I No 597 S. 529; Lyon V No. 416 S. 271 f.

Diese Auffassung ist durch mehrere spätere Entscheide und durch die französische Doktrin bestätigt worden.

II. Die rechtliche Begründung

Der Seemann hat Anspruch auf Heimschaffung auf Grund des Heuervertrages, der, wie wir gesehen haben, aber weitgehend vom öffentlichen Recht durchsetzt ist. Daraus folgt, daß der Staat vom Reeder die Heimschaffung verlangen kann. Im Falle der Weigerung oder der Säumnis des Reeders ist der Staat berechtigt, ja verpflichtet, auf Kosten des Reeders eine administrative Maßnahme, eine sog. Ersatzvornahme im Sinne des Verwaltungsrechtes durchzuführen. Verweigert der Reeder die Entschädigung, so stellt sich die Frage, vor welcher Instanz und in welchem Verfahren der Rechtsstreit über die Zahlungspflicht auszufechten sei. Wir müssen für die Beantwortung dieser Frage davon ausgehen, daß der Staat mit dem heimschaffungspflichtigen Reeder in keinem Vertragsverhältnis steht. Der Ersatzanspruch ist daher nicht privatrechtlicher, sondern öffentlich-rechtlicher Natur. Somit müßte bei Zahlungsverweigerung des Reeders die Zwangsvollstreckung nach den Regeln der Betreibung öffentlich-rechtlicher Geldforderungen erfolgen, und über den Ersatzanspruch wäre nicht im ordentlichen Zivilprozeß, sondern von einer Verwaltungsbehörde, bzw. einem Verwaltungsgericht zu entscheiden [79].

Gewisse Autoren sind der Auffassung, daß sich eine zweite Erklärungsmöglichkeit aus dem Vorliegen einer ungerechtfertigten Bereicherung konstruieren lasse. Hat der Staat die Heimschaffung vollzogen und damit eine Aufgabe erfüllt, die nach Gesetz dem Reeder zugefallen wäre, so ist der Reeder in seinem Vermögen grundlos bereichert; er hat die Bereicherung dem Staate als Entschädigung für die Heimschaffung wieder zurückerstatten (vgl. OR Art. 62, CC Art. 1376) [80].

[79] Ruck I S. 131 und S. 133.

[80] Ripert I No. 597 S. 530.

§ 10: Die Haftung des Reeders für die Kosten der Heimschaffung

Die Haftung des Reeders für die Forderungen der Seeleute (insbesondere für die Ansprüche bei Arbeitslosigkeit infolge Schiffbruchs) sollen in einem zweiten Abschnitt behandelt werden. An dieser Stelle sei die Haftung für die Heimschaffungskosten kurz gestreift, schon der Vollständigkeit der Behandlung dieses Gebietes und eines praktischen Bedürfnisses wegen.

Es ist zu untersuchen, wie sich die Haftungsverhälnisse gestalten und die Frage zu beantworten, ob der Reeder für die Kosten der Heimschaffung beschränkt oder unbeschränkt haftet.

1. Die beschränkte Haftung des Reeders

Nach dem ältern Recht besaß der Reeder die Möglichkeit, bei Schiffbruch, Prise oder Seeuntüchtigkeit des Schiffes die Haftung auf gewisse Vermögensbestandteile zu beschränken, da man der Auffassung war, daß sonst für ihn eine zu große Last darstellen würde.

Die Rôles d'Oléron, denen der unten angeführte Ergänzungstext des Art. 258 des C. com. gefolgt ist, enthielten darüber folgenden Wortlaut: «Lorsqu'un navire périt en quelque lieu que ce soit, les matelots sont tenus de sauver le plus qu'ils pourront des débris et du chargement. Dans ce cas, le patron doit leur payer un salaire raisonnable, et les frais de conduite dans leur pays, autant que la valeur des choses sauvées peut suffire; et s'il n'a pas assez d'argent, il peut mettre les objets sauvés en gage pour se procurer de quoi les ramener en leur pays» [81]. Diese Auffassung hat sich im Seerecht jedoch nicht halten können. Wenn sich auch die Haftung nur auf das Seevermögen (fortune de mer) erstreckte, dann mußte sie die ganze, seit dem Ausrüstungshafen ver-

[81] Rôles d'Oléron Art. 3 = Pardessus I S. 324 f.

diente Fracht umfassen. Dieser Ansicht ist denn auch die französische Rechtssprechung gefolgt.

Ein Dekret vom 7. April 1880 bestimmte, daß für die Heimschaffungskosten das Schiff und subsidiär die seit dem Verlassen des Ausreisehafens verdiente Fracht zu haften hätte. (Also nicht nur die seit einem Zwischenlandehafen verdiente Fracht.) Im Jahre 1885 wurde Art. 258 des C. com. durch folgenden Gesetzesartikel ergänzt: «Dans tous les cas le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses débris et du montant du fret des marchandises sauvées». Gegenüber der früheren Bestimmung braucht jetzt der Reeder nicht mehr die Fracht der ganzen Reise den Gläubigern zu überlassen, sondern nur die während dieser betreffenden Reise verdiente. Vom sozialen Standpunkt aus betrachtet, bedeutet dies eine Schwächung und Beschränkung des Rechtes auf kostenfreie Heimschaffung.

De Valroger bemerkt, daß außer bei Schiffbruch die Haftung von Schiff und Ladung allein schwerlich begründet sein könne. Wenn der Schiffseigentümer für die Heuer persönlich hafte, dann müsse er es auch für die Kosten der Heimschaffung. Ein Entscheid des Gerichtshofes von Rouen vom 2. August 1873 hat dieser Auffassung Folge geleistet: «La dette des frais de rapatriement est, comme celle des loyers, une obligation personnelle des armateurs propriétaires du navire signataires du rôle d'équipage et l'Etat réclamant des frais de rapatriement n'est pas tenu de discuter préalablement la fortune de mer». Die persönliche Haftung entspringe hier der Qualität des Reeders als Eigentümer, da die Heimschaffung von Gesetzes wegen ihm direkt übertragen sei. Diese dehne sich gewöhnlich auf das ganze Vermögen aus. Damit hat de Valroger und mit ihm Desjardin den entscheidenden Schritt zur heutigen Auffassung von der unbeschränkten Reederhaftung getan [82].

[82] De Valroger II S. 19 f.; vgl. Desjardin III No. 745.

2. Die unbeschränkte Haftung

Mit der Einführung des Code du travail maritime wurde der Art. 258 des C. com. aufgehoben[83], und da kein Artikel des C. trav. mar. und der meisten andern Gesetze eine Haftungsbeschränkung für die Heimschaffungskosten statuieren, muß diese heute im allgemeinen als nicht mehr existent betrachtet werden. Der Reeder haftet demnach mit seinem ganzen Vermögen. Wenn in § 7 II Ziff. 4c dargelegt wurde, daß die Heimschaffung auf Kosten des Staates durchgeführt wird, wenn die Gelder, die dafür haften, nicht mehr aufgebracht werden, so kann sich dies nur auf Länder beziehen, die eine Haftungsbeschränkung noch kennen (z. B. Italien).

§ 11: Der Heimschaffungsanspruch des Kapitäns

Obwohl die Seegesetzgebungen im allgemeinen wenige oder gar keine ausdrücklichen Bestimmungen über den Heimschaffungsanspruch des Kapitäns enthalten, wird ihm dieser Rechtsanspruch kaum vorzuenthalten sein. Wohl drängt sich die Notwendigkeit einer solchen Fürsorgevorschrift für ihn als den von der ganzen Schiffsbesatzung wirtschaftlich am besten gestellten nicht in der gleichen Weise auf wie für die übrigen Seeleute. Das Int Ue. umfaßt die Heimschaffung des Kapitäns nicht (Art. 2b).

Um die Frage zu beantworten, ob die gesetzlichen Bestimmungen über die Heimschaffung auch für die Kapitäne anwendbar sind, müssen wir den pers. Geltungsbereich einzelner Begriffe, wie Seemann, marin, marittimo untersuchen.

1. Der Code du travail maritime

Als «marin» wird definiert «toute personne de l'un ou de l'autre sexe qui s'engage envers l'armatuer pour servir à bord d'un navire» (Art. 3). Diesem Wortlaut folgend scheint es mir unmöglich, den Kapitän vom Begriff «marin» auszuschließen,

[83] C. trav. mar. Art. 134 Abs. 4.

so daß nach meiner Ansicht die Bestimmungen über die Heimschaffung auch für die Kapitäne gelten müssen. In der gesetzerläuternden Literatur finden wir zwar diese Einbeziehung nirgends ausdrücklich festgelegt und verschiedene Stellen lassen in der begrifflichen Subsumierung von «capitaine» unter «marin» Zweifel aufkommen, wie z. B. der Satz: «A l'exception du capitaine qui est le chef, tous les marins font partie de l'équipage» [84]. Gegenüber der deutschen Terminologie, die in den Bezeichnungen «Seemann» und «Kapitän» in erster Linie eine Abstufung in der dienstlichen Stellung bedeutet, bezeichnet «marin» den Ort der beruflichen Tätigkeit: «c'est donc le lieu où le travail doit être accompli qui détermine la qualité de marin et non le genre du travail à accomplir» [85]. Von diesem Gesichtspunkt aus betrachtet läßt sich der Kapitän unter den Begriff des «marin» subsumieren.

2. Im deutschen Recht

Einzig hier ist es mir gelungen, einige Bestimmungen zu finden, die sich speziell auf den Kapitän beziehen. Diese lasse ich hier folgen.

Ist die Entlassung des Kapitäns nach Antritt der Reise erfolgt, so kann er nach seiner Wahl freie Zurückbeförderung nach dem Anheuerungshafen oder eine entsprechende Vergütung verlangen [86]. Wählt er die Heimschaffung, so hat er auch Anspruch auf Unterhalt, nicht jedoch auf Bekleidung. Im andern Falle verliert er die Vergütung nicht, selbst wenn er ein neues Engagement findet [87]. «Dieser Anspruch bildet nicht den Entgelt für die nach Verlust des Schiffes geleisteten Dienste: er steht dem Schiffer auch dann zu, wenn solche gar nicht zu leisten waren» [88].

[84] Ripert précis No. 109 S. 77.

[85] Ripert précis No. 97 S. 71.

[86] Pappenheim S. 540.

[87] Schaps S. 232.

[88] Schaps S. 242; Perels S. 73 Anm. 4.

Überdies erklärt das Heimschaffungsgesetz seine Bestimmungen auch für Kapitäne anwendbar, da es den Begriff des Seemannes (aber nicht den des Schiffsmannes) auch auf diese ausdehnt.

3. Im belgischen Recht

«On entend par marin — toute personne engagée pour le service d'un navire et inscrite au rôle d'équipage. — Le terme ‚marin' compred donc les officiers et toutes les dispositions de la loi sur le contrat d'engagement maritime sont par conséquent applicables à ceux-ci comme aux autres gens de l'équipage» [89]. Wenn auch der Kapitän wieder eigentümlicherweise nicht genannt ist, so ersehen wir aus dem Umfang des Begriffes «équipage», daß der Kapitän ebenfalls darunter fällt: «L' équipage comprend le capitaine, les officiers et les matelots et, en génénral, tous ceux qui sont portés sur le rôle d'équipage» [90]. Der Autor erwähnt dazu ausdrücklich, daß die gesetzlichen Bestimmungen für den Heuervertrag mit einigen Ausnahmen sich auch auf den Kapitän beziehen. «Chaque fois qu'une disposition de la loi n'est pas applicable au capitaine, nous le signalerons». Eine solche Ausnahme ist aber im Kapitel über die Heimschaffung nicht gemacht worden.

4. Im italienischen Recht

Der Codice della navigazione verwendet meistens den Ausdruck «arruolato» ohne Unterschied auf die dienstliche Stellung. Einen Hinweis auf die Gültigkeit der Bestimmungen für den Kapitän finden wir im Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione Art. 441 Ziff. 1, der sich speziell mit den Kosten für die Heimschaffung des Kapitäns befaßt, woraus zu schließen ist, daß auch die andern Bestimmungen des Gesetzes auf ihn Anwendung finden.

5. Im schweizerischen Recht

Vgl. § 12 dieser Arbeit.

[89] Smeesters I No. 225 S. 332.

[90] Smeesters I No. 225 S. 331.

§ 12: Die Bestimmungen über die Heimschaffung nach dem Seeschiffahrtsgesetz

I. Allgemeines

Obwohl die Schweiz das Internationale Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute nicht ratifiziert hat, mißt sie dem Heimschaffungsrecht, das eine der ursprünglichsten Einrichtungen verkörpert, die das Seerecht auf dem Gebiete des Arbeitsrechtes geschaffen hat, größte Bedeutung zu. Dieses Übereinkommen wurde im Bundesratsbeschluß über die Seeschiffahrt unter Schweizerflagge vom 9. April 1941 für unsere Schiffahrt als verbindlich erklärt (Art. 29). Im Bundesratsbeschluß über den Heuervertrag der Schiffsleute vom 20. Januar 1942 sind seine Bestimmungen, zum Teil auf unsere Verhältnisse abgestimmt, enthalten (Art. 38—42). Da man bei der Schaffung des neuen Seeschiffahrtsgesetzes nicht auf die Konvention verweisen wollte, wurde ihr Inhalt in das Gesetz selber aufgenommen (Art. 82—83).

II. Die einzelnen Bestimmungen

1. Das Ziel der Heimschaffung

Art. 38 Abs. 2 des BRBH bestimmte noch, daß unter Vorbehalt anderer Vereinbarungen der Bestimmungsort der Heimschaffung der Ausreisehafen sei. Art. 40 gewährte dem schweizerischen Seemann, der im Inlande angeheuert worden ist, die Heimschaffung nach dem Orte, von dem aus er die Reise zum Anmusterungshafen angetreten hat. Das Seeschiffahrtsgesetz sieht nun in Art. 82 Abs. 1 die Heimschaffung nach dem Orte vor, wo der Seemann a n g e h e u r t wurde. Ist also ein schweizerischer Seemann in der Schweiz angeheuert worden, so kann er verlangen, nach diesem Orte in der Schweiz zurückbefördert zu werden. Gegenüber dem BRBH stellt die neue Bestimmung eine Einschränkung dar, indem die Heimschaffung nicht mehr nach dem Wohn- oder Aufenthaltsort, sondern bloß nach dem Anheuerungsorte vorgesehen ist. Wie

wir sehen, ist Art. 3 Abs. 1 des Int. Ue. auf die Verhältnisse unseres Binnenlandes angepaßt worden.

2. Die Kostentragung

Vgl. hiezu die Ausführungen in § 7 II Ziff. 4 dieser Arbeit.

3. Der Unterhaltsanspruch des Seemannes

Nach Art. 82 Abs. 2 des Seeschiffahrtsgesetzes hat der Reeder die Kosten für alle notwendigen Auslagen für Beförderung, Unterkunft und Verpflegung des Seemannes während der Reise sowie für seinen Unterhalt bis zu der für die Abreise festgesetzten Zeit zu übernehmen. Versäumt der Seemann die erste ihm angewiesene Reisegelegenheit, so hat er die daraus erwachsenden Mehrkosten selbst zu tragen (vgl. hiezu die Erläuterungen in § 8 III dieser Arbeit).

4. Die Rechtsverhältnisse zwischen Staat und Reeder bei der staatlichen Durchführung der Heimschaffung

Art. 82 Abs. 3 enthält die Bestimmung, daß der nächste schweizerische Konsul für die Heimschaffung zu sorgen habe, wenn sie der Reeder verweigert, obgleich der Seemann dazu berechtigt erscheint. Der Bund ist hierbei gegen den Reeder, und wenn sich der Anspruch auf Heimschaffung als unbegründet erweist, gegen den Seemann rückgriffsberechtigt. Diesen Grundsatz finden wir auch in andern Seerechten; die rechtlichen Belange wurden in § 9 bereits besprochen.

5. Die Durchführung der Heimschaffung

Das Seeschiffahrtsgesetz hat in Art. 83 zwei Grundsätze übernommen, die es dem Reeder gestatten, den Heimschaffungsanspruch auch durch eine entsprechende Geldentschädigung oder durch Vermittlung einer angemessenen Stellung auf einem Schiffe, das sich nach dem Heimschaffungsorte begibt, abzugelten (vgl. § 8 I dieser Arbeit). Ist der schweizerische Seemann im Lande angeheuert worden, so hat ihm der Reeder eine Stellung auf einem Schiffe zu verschaffen, das nach dem Hafen fährt, von dem aus er die Heimreise zu Lande anzutreten hat.

6. Der Heimschaffungsanspruch des Kapitäns

Das Seeschiffahrtsgesetz (Art. 82—83) verwendet den Ausdurck «Seemann», der nach dem Wortlaut der Botschaft (S. 41) Schiffsoffiziere und Matrosen einschließt. Der Kapitän ist nur im weitern Begriff der Schiffsbesatzung enthalten. Daraus ergibt sich, daß die betreffenden Artikel auf den Kapitän nicht anwendbar sind und deshalb sein Heimschaffungsanspruch im Dienstvertrag besonders geregelt sein muß.

§ 12a: Hinweis auf einige internationale Gesetzeskonflikte

Wenn auch die Heimschaffung der Seeleute international geregelt ist, müssen wir doch bei der Beurteilung gewisser Fragen auf die betreffende Landesgesetzgebung verweisen.

Ist ein Seemann in einem Hafen seines Heimatlandes eingeschifft worden, so ist das Internationale Übereinkommen auf Schiffe jeglicher Nation anwendbar. Im andern Falle aber, wo er in einem fremden Lande sich auf einem Schiff anheuern läßt, hat die Gesetzgebung des Landes, aus dem er stammt, oder der Heuervertrag die Bedingungen der Heimschaffung zu bestimmen [91].

Der BRBH (Art. 41) enthält seinerseits die Verfügung, daß bei Ausländern, die außerhalb ihres Heimatstaates angeheuert wurden, der Heuervertrag die Voraussetzungen der Heimschaffung auf Kosten des Schiffseigentümers bestimmt.

Das italienische Seerecht gewährt die Anwendung seiner Bestimmungen auch auf Ausländer, sofern deren Staaten italienischen Seeleuten die gleiche Behandlung zukommen lassen [92].

[91] Ripert I No. 600 S. 533 f.; Int. Ue. Art. 3 Abs. 4.

[92] Brunetti No. 272 S. 189; Codice della navigatione Art. 368.

§ 13: Die Ausgestaltung der Heimschaffung in einigen andern Staaten

I. In England

Der Reeder trägt die Kosten der Heimschaffung nur, wenn der Seemann aus einem von jenem zu verantwortenden Grunde in einem fremden Land oder einer Kolonie an Land gesetzt wurde. In allen übrigen Fällen übernimmt der Staat die Kosten. Wie in Seerechten anderer Staaten kann sich der Reeder nach englischem Recht von der Heimschaffungspflicht durch Vermittlung einer der Stellung des Seemannes entsprechenden Arbeitsgelegenheit entledigen. Das bereitet ihm in der Regel keine großen Schwierigkeiten, denn die große Zahl der britischen Schiffe in allen Teilen der Erde macht es ihm leicht, eine solche zu finden [93].

II. In Dänemark

Nach dem dänischen Seerecht (Art. 98) hat der Staat die Heimschaffung in folgenden Fällen zu übernehmen: bei Untergang des Schiffes; wenn es nach Ablauf eines Jahres als reparaturunfähig erklärt wird; wenn es als gute Prise deklariert wird, ohne daß beim Auslaufen aus dem letzten Hafen ein Kriegsausbruch bekannt gewesen wäre oder der Kapitän davon Kenntnis gehabt hätte. In allen andern Fällen hat der Reeder die Heimschaffung und deren Kosten zu übernehmen [94].

III. Staaten, die dem französischen Vorbild gefolgt sind

Die Bestimmungen des französischen Seerechtes sind von Belgien (Gesetz vom 10. Februar 1908 Art. 102, 103, 110), Italien (Codice della navigazione Art. 528, 546), Japan (Art. 582) und Marokko (Art. 193—194) übernommen worden [95].

[93] Ripert I No. 599 S. 533; Merchant Shipping Act v. 1906 Part IV Ziff. 28 = Maclachlan S. 787 f.

[94] Lyon No. 421 S. 275.

[95] Ripert I No. 599 S. 532.

2. Abschnitt:

Die Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch

§ 14: Die besondern Verhältnisse der Arbeitslosigkeit bei Schiffbruch

Schiffbruch macht den Seemann arbeitslos; dadurch gerät er in eine bedauernswerte und höchst unverdiente Notlage. Der Arbeitgeber zu Lande hat sich im allgemeinen an bestimmte Kündigungsfristen zu halten und ein sofortiger Rücktritt vom Dienstvertrag liegt meistens im Verhalten einer Vertragspartei begründet (vgl. OR Art. 352). Im Seerecht aber gilt noch ein besonderer Grundsatz: der Heuervertrag findet sein Ende, wenn das Schiff infolge von Schiffbruch verloren geht [1a], also durch ein Ereignis, das in den allermeisten Fällen weder vom Seemann selbst noch vom Reeder verschuldet worden ist. Auch wenn die Besatzung gerettet werden kann, so verstreichen Tage, ja vielleicht Wochen, bis sie, am Lande ankommen, wieder eine neue Anheuerungsmöglichkeit findet. Im Laufe der Entwicklung der sozialen Bestrebungen im Seerecht hat sich deshalb die Anschauung durchsetzen können, daß den Seeleuten in derartigen Fällen eine besonders bestimmte Entschädigung zu gewähren ist. Die meisten Reeder sind heute gegen die große finanzielle Belastung, die sich aus solchen Entschädigungsansprüchen ergeben, versichert.

Wenn das Übereinkommen auf der 2. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz in Genua im Jahre 1920, welche für die Arbeitslosenentschädigung infolge von Schiffbruch ein

[1a] Vgl. jedoch Seeschiffahrtsgesetz Art. 77 Abs. 3.

einheitliches Statut schuf, einstimmige Annahme fand, so unter anderem deshalb, weil auch kleineren Reedereien eine Rückversicherung bei Versicherungsgesellschaften möglich ist [1].

Diesem Abkommen gehören foglende Staaten an (Stand März 1954): [2]. Deutsche Bundesrepublik, Argentinien, Australien, Belgien, Bulgarien, Canada, Ceylon, Columbien, Cuba, Chile, Dänemark, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Mexiko, Nicaragua, Norwegen, Niederlande, Polen, Großbritannien, Rumänien, Schweden, Uruguay, Jugoslavien.

Im Gegensatz zum internationalen Übereinkommen über die Heimschaffung der Schiffsleute umfaßt dieses auch die Kapitäne. Der praktische Wert dieser Einbeziehung ist jedoch von geringer Bedeutung, da für die Kapitäne besondere Kündigungsfristen bestehen, so daß sie von einer Entlassung bei Schiffbruch kaum betroffen sind. Für die Annahme des Übereinkommens spielte dieser Unterschied kein Hindernis [3].

§ 15: Der Entschädigungsanspruch bei Schiffbruch

I. Die Verweigerung des Anspruches in früheren Epochen

1. In der genossenschaftlichen Betriebsperiode

Bei der folgerichtigen Durchführung des genossenschaftlichen Betriebes in der Seeschiffahrt mußte ein Unglück für Reeder und Besatzung die gleichen Auswirkungen haben: ging das Schiff unter und verlor der Reeder dadurch den Frachtlohn, so ging die Mannschaft grundsätzlich ihrer Heueransprüche verlustig: «Ainsi perdront leurs loyers quand la nef est perdue» [4]. Diese Bestimmung, die von einer erdrük-

[1] Ripert I No. 505 ter S. 446 f.
[2] In diesem Abschnitt nur noch Int. Ue. genannt.
[3] Keim S. 64 f.; vgl. Int. Ue. Art. 1 Abs. 1.
[4] Rôles d'Oléron Art. 3 = Pardessus I S. 324 f.

kenden Strenge ist, wurde in die Ordonnance de la marin von 1681 übernommen[5]: «En cas de prise, bris et naufrage avec perte entière du navire et des marchandises, les matelots ne peuvent prétendre aucun loyer». Zu einer Zeit, da das genossenschaftliche Prinzip seine Geltung verlor, stellte dieser Artikel neben seiner rigorosen Behandlung der Seeleute ein Abweichen von den Grundsätzen des gemeinen Rechtes dar: wenn ein Fall von höherer Gewalt die Fortsetzung der Dienste hindert, sollte nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen der Lohn mindestens so lange geschuldet werden, als Dienste geleistet werden können. Folglich hätten in diesem Falle die Seeleute Anspruch auf Entschädigung bis zu jenem Ereignis gehabt. Die seerechtliche Ausnahme entspringt zwei Beweggründen: Erstens glaubte man mit dieser Bestimmung die Seeleute aufs höchste zur Rettung von Schiff und Ladung anzuspornen (was gerettet wurde, haftet in erster Linie für die Löhne) und zweitens erschien es ungerecht, den Reeder die Heuer auszahlen zu lassen, trotzdem er von der betreffenden Reise nur Verlust hatte. Der erste Kommentator der Ordonnance, Valin, umschreibt die erste, wohl maßgebendere Begründung wie folgt: «Rien n'est mieux établi; la justice n'y est donc point blessée, et quand il en serait autrement, la politique et l'intérêt de la navigation exigeraient nécessairement que cette loi fût maintenue dans toute sa vigueur. L'intérêt guide les hommes en général, et les gens de cette espèce (!) en sont plus susceptibles encore que les autres. S-ils cessaient d'avoir intérêt à la conservation du navire et des marchandises, au moindre péril dont ils seraient menacés, ils ne songeraient qu'a sauver leur vie, sans se mettre en peine du reste. Il était donc

[5] Die Ordonnance de la marine von 1681: Art. 8 tit. IV liv. III. Unter Ludwig XIV. entstanden, ist sie ein Meisterstück der romantistischen Rechtswissenschaft. Sie ist das erste Seegesetz, welches die beiden Seerechtsgebiete der ersten Periode zufriedenstellen konnte und darin den Grund für ihren überragenden Erfolg fand. Sie stellt das Vorbild für die modernen Kodifikationen des romanischen Seerechtsgebietes dar.

juste et du bien public d'attacher leur fortune à celle du navire» [6].

2. Der alte Code de commerce vom Jahre 1807

Art. 258 übernahm den Wortlaut der Ordonnance, brachte aber insofern eine Milderung, als die vorgeschossene Heuer, wenn nicht das Gegenteil vereinbart worden war, nicht zurückerstattet werden mußte. «Ils ne sont pas tenus de restituer ce qui leur a été avancé sur leurs loyers».

Lyon-Caen bemerkt, daß sich die Bestimmungen der Ordonnance, die für die Seeleute geradezu unmenschlich seien, in Wirklichkeit nicht rechtfertigten. Bei Schiffbruch seien sie ja deswegen interessiert, daß das Schiff gerettet werde, weil davon oft auch ihr Leben abhinge. Bei der Kriegsmarine, die eine solche Bestimmung nie gekannt hätte, seien deswegen nie Klagen laut geworden. Demzufolge wurde am 12. August 1885 der Wortlaut des alten Art. 258 Ccom. durch Gesetz abgeändert: «Les matelots engagés au voyage ou au mois sont payés de leurs services jusqu'au jour de la cessation de leurs services, à moins qu'il ne soit prouvé, soit que la perte du navire est le resultat de leur faute ou de leur négligence, soit qu'ils n'ont pas fait tout ce quit était en leur pouvoir pour sauver le navire, les passagers et les marchandises. Dans ce cas, il appartient aux tribunaux de statuer sur la surpression ou la réduction du loyer qu'ils ont encourue. Ils ne sont jamais tenus de rembourser ce qui leur a été avancé sur les loyers». Überdies gestattete das Gesetz dem Reeder seine Fracht zu versichern. Die neue Bestimmung galt als zum ordre public gehörend und eine vertragliche Ausschließung des Heueranspruches war nichtig [7].

Welches waren die Objekte, welche bei Schiffbruch für die Heuerforderung hafteten? Art. 259 des alten Ccom. schrieb vor: die Matrosen, die für eine Reise oder einen Monat ange-

[6] De Valroger II No. 568 S. 86 f. zit.; vgl. Nogère S. 13 f.; vgl. Smeesters I No. 260 S. 368; vgl. Boyens S. 235.

[7] Lyon V No. 440 S. 289.

heuert sind, werden aus dem Erlös der von ihnen geretteten Bestandteilen des Schiffes entlöhnt. Reichten diese für die Entlöhnung nicht aus oder wurden bloß Frachtstücke gerettet, so wurden sie subsidiär aus dem Erlös derselben bezahlt [8].

II. Die heutige Auffassung

Der nationale Gesetzgeber trachtete früher eher darnach, Lohnansprüche der Seeleute bei Schiffbruch zu vereiteln, ja er verbot ihnen sogar Heuerforderungen zu versichern [9]. War er also bei der Einräumung und Gewährung von Vorteilen an die Seeleute sparsam zurückhaltend, so beschäftigte sich hingegen der Kongreß für internationales Seerecht auf seiner Tagung in Genua im Jahre 1892 mit der Anerkennung dieser Ansprüche. Er beschloß, daß die Seeleute ihr Recht auf Heuer nur in dem einzigen Falle verlieren dürften, wenn nachgewiesen werde, daß der Untergang des Schiffes in ihrem Verschulden begründet liegt.

Mit dem Internationalen Übereinkommen von 1920 traten sodann zwei wesentliche Änderungen ein: die Arbeitslosenentschädigung wird nicht mehr von der Schuldlosigkeit des Seemannes am Unglück abhängig gemacht, oder davon, ob er an der Rettung von Passagieren, Schiff und Ladung sein Möglichstes getan hat. Ferner haftet der Reeder für die Entschädigungen wie für Heuerforderungen unbeschränkt. Der Grundsatz «Fracht ist die Mutter der Gage», der, wie wir in I dieses Paragraphen gesehen haben, noch lange Zeit für den Entschädigungsanspruch Geltung besaß, ist damit fallen gelassen worden.

§ 16: Die Voraussetzungen des Anspruches

I. Die Gefahren der Schiffahrt

1. Allgemeines

Das Internationale Übereinkommen sieht zwar seinem Wortlaute nach den Schiffbruch als einzigen Grund vor. Die mei-

[8] Lyon V No. 436 S. 285 f.

[9] Lyon V No. 435 S. 284 Anm. 4; vgl. alter Ccom. Art. 347.

sten Gesetzgebungen jedoch stellen dem Schiffbruch noch andere, die Verhältnisse ähnlich gestaltende Ereignisse gleich, wie Strandung, Seeuntüchtigkeitserklärung und feindliche Beschlagnahme.

2. Der Schiffbruch

(Naufrage, naufragio, shipwreck): Von Schiffbruch sprechen wir dann, wenn das Schiff untergeht, ohne daß von ihm noch etwas auf der Wasseroberfläche übrig bleibt oder wenn es auf den Strand oder in einer Untiefe aufgelaufen ist. Schiffbruch kann auch durch Brand herbeigeführt werden oder durch absichtliches Strandenlassen, um im Notfalle die Ladung zu retten. Wie verhält es sich aber, wenn der Schiffbruch aus Verschulden des Kapitäns, sei es vorsätzlich oder fahrlässig, entstanden ist? Hier handelt es sich um ein Delikt und nicht um ein Einwirken höherer Gewalt. Der Seemann verliert deswegen den Anspruch auf Fortsetzung des Heuerverhältnisses nicht und die Bestimmungen über die Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch finden keine Anwendung [10].

3. Die Seeuntüchtigkeitserklärung

(déclaration d'innavigabilité, dichiarazione d'innavigabilità, declaration of unseaworthiness): Ein Schiff ist absolut seeuntüchtig, wenn es nicht mehr instand gesetzt werden kann (sog. Reparaturunfähigkeit), relativ seeuntüchtig, wenn sich eine Reparatur wegen der zu hohen Kosten nicht mehr lohnt (sog. Reparaturunwürdigkeit) [11].

Nach der früheren französischen Rechtssprechung fand der erwähnte Artikel 258 des Ccom. bei absoluter und relativer Seeuntüchtigkeit keine Anwendung, da mit Recht erkannt wurde, daß sie dem Matrosen nicht zur Last gelegt werden dürfte. Art. 258 wurde stricto sensu interpretiert [12]. Das alte deutsche HGB (Art. 453) setzte die Reparaturunwürdigkeit

[10] De Valroger II No. 571 S. 89.

[11] De Valroger II No. 573 S. 91; Pappenheim S. 52.

[12] Noguère S. 16.

der Reparaturunfähigkeit gleich und verweigerte den Seeleuten einen Heueranspruch indirekt, indem es dafür nur Schiff und Ladung haften ließ [13].

Das moderne Seerecht stellt bei der Frage des Anspruches auf Arbeitslosenentschädigung die Seeuntüchtigkeit ebenfalls dem Verlust des Schiffes durch Schiffbruch gleich [14].

4. Aufbringung, Prise

Wird das Schiff aufgebracht oder angehalten und für gute Prise erklärt, so endet damit der Heuervertrag. Da die Besatzung dadurch in unverschuldeten Notstand geraten würde, gewähren deshalb verschiedene Gesetze das Recht auf Arbeitslosenentschädigung wie in den vorher zitierten Fällen.

II. Die Auflösung des Heuervertrages bei Schiffbruch

1. Einleitendes

Wie schon im Abschnitt über die Heimschaffung der Seeleute ausgeführt wurde, endigt der Heuervertrag in einigen Ländern bei Verlust des Schiffes infogle von Schiffbruch, bei dauernder Seeuntüchtigkeit und bei Erklärung für gute Prise. Es soll nun untersucht werden, ob die Seeleute trotz Ende des Vertrages verpflichtet sind, an der Rettung von Schiff, Passagieren und Ladung mitzuwirken.

2. Die Verpflichtung des Seemannes

Die Pflicht, bei Schiffbruch oder sonst bei drohender Gefahr mit besten Kräften an der Rettung mitzuwirken, liegt schon in den ältesten Rechten begründet; diese schlossen Matrosen, die bei der Rettung nicht Hand anlegten, vom Erlös aus den geretteten Gegenständen aus oder setzten sie den Rettern hintan[15]. Wenn auch das Ereignis des Schiffbruches den Heuervertrag grundsätzlich auflöst, so dauert er dennoch

[13] Boyens S. 234 f.; De Valroger II No. 573 S. 91.

[14] Ripert I No. 636 S. 566 f.; Smeesters I No. 261 S. 369; Brunetti No. 260 S. 185 f.: nur die absolute Seeuntüchtigkeit; vgl. Codice della navigazione Art. 343 Ziff. 1.

[15] De Valroger II No. 575 S. 92 f.

für die Zeit der Hilfeleistung fort, bzw. so lange, bis praktisch nichts mehr zu tun überig bleibt. Während dieser Zeit steht der Seemann weiterhin unter der Befehlsgewalt des Kapitäns und darf das Schiff erst verlassen, wenn dieser es verläßt oder die Erlaubnis zum Verlassen gibt: «Sauve qui peut!» Außerdem ist die Besatzung an der Rettung von Schiff und Ladung selbst direkt interessiert, da sie auf deren Erlös ein Privileg für die Heuerforderung ausübt [16]. Art. 241 des Ccom. auferlegt dem Kapitän die Pflicht, bei Gefahr das Geld und die kostbarsten Güter der Ladung zu retten.

3. Die Entschädigung für die während des Schiffbruches geleistete Arbeit

Der Seemann hat Anrecht auf Besoldung und Verpflegung für die Tage, die er für Hilfeleistung und Rettung verwandte. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach dem bisherigen Tarif; die Art der Anheuerung spielt für die Lohnforderung keine Rolle [17].

4. Besondere Ansprüche

a) *Die Heimschaffung:* Schiffbruch, Seeuntüchtigkeit des Schiffes und Erklärung für gute Prise stellen wichtige Heimschaffungsgründe dar [18].

b) Haben die Seeleute infolge des Schiffbruchs Kleider oder andere persönliche Effekten verloren, so erwächst ihnen gegen den Reeder ein Anspruch auf entsprechende Entschädigung [19].

[16] Ripert I No. 638 S. 569; C. Trav. mar. Art. 22; Pappenheim S. 556; SeemO § 41 Abs. 2; Seeschiffahrtsgesetz Art. 71 Abs. 3 und Art. 53 Abs 2. Zum holländischen Recht (Art. 407) vgl. Lyon V No 442 S. 292.

[17] Ripert I No. 638 S. 569; C. trav. mar. Art. 42 Abs 2; Smeesters I No. 260 S. 368; Pappenheim S. 556.

[18] Vgl. Abschnitt über die Heimschaffung der Seeleute Seeschiffahrtsgesetz Art. 86 Abs. 1.

[19] Brunetti No. 260 S. 185 f.; Codice della navigazione Art. 353 Abs. 2.

§ 17: Die Höhe der Entschädigung

I. Die Ansprüche auf Grund des Heuervertrages

Die Seeleute, die für eine Reise oder für einen Monat angeheuert sind, haben bei Schiffbruch Anspruch auf eine tägliche Vergütung während der Zeit der Arbeitslosigkeit. Die Höhe hat sich dem Internationalen Übereinkommen gemäß nach dem vorhergehenden Vertrag zu richten [20]. Diese Entschädigung darf aber für den Seemann in keinem Falle ein Gewinn sein; das Int. Ue. bestimmt deshalb, daß die Entschädigung auf ein Gehalt von zwei Monaten beschränkt sein könne [21]. Nach belgischem Recht kann überdies der Seemann, der für eine Reise angeheuert ist, nur die im Heuervertrag vereinbarte Summe verlangen, wenn das Unglück weniger als zwei Monate vor dem voraussichtlichen Endtermin der Reise eintritt [22]. In Italien ist die Entschädigung bei einer Vertragsdauer auf bestimmte Zeit nie länger als für deren Dauer geschuldet, bei Anheuerung für eine Reise oder auf unbestimmte Zeit nie länger als für die mutmaßlich längste Dauer der Reise [23].

II. Die Ansprüche der Hinterbliebenen bei Tod des Seemannes

1. Die Dauer des Anspruches

Laufen von einem Schiff keine Nachrichten mehr ein, gilt es als verschollen, so ist es in der Regel nicht möglich, den genauen Zeitpunkt des Unterganges festzustellen. Es wäre deshalb ungerecht, den Ablauf des Heuervertrages auf das Datum der letzten Nachricht zurückzuverlegen, da nicht anzunehmen ist, daß das Schiff in diesem Moment gesunken ist. Die meisten Seegesetze verlängern deshalb den Heueranspruch für eine gewisse Zeit.

Das französische Recht gewährt den Erben die Heuer für einen Monat seit der letzten Nachricht des betreffenden

[20] Int. Ue. Art. 2 Abs. 2.
[21] Int. Ue. Art. 2 Abs. 2.
[22] Smeesters I No. 260 S. 186.
[23] Brunetti No. 260 S. 186.

Schiffes [24]. Das deutsche Recht bemißt die Dauer des Vertrages auf einen halben Monat, d. h. auf 15 Tage seit der letzten Nachricht [25]. Diese Bestimmungen gehören dem ordre public an und können nicht durch vertragliche Vereinbarung ausgeschlossen werden [26]. Die Heuerforderungen werden fällig, sobald das Schiff im Schiffsregister als verloren gestrichen ist [27].

2. Die Begründung

Ist ein Schiff verschollen, so behandelt das Seerecht den Eintritt der Fälligkeit der Heuerforderungen, als das Landrecht in analogen Fällen Lohnforderungen behandeln würde. Wäre dem nicht so, müßten die an Bord gewesenen und ebenfalls verschollenen Personen der Schiffsbesatzung für tot oder verschollen erklärt werden und ihre Rechtsnachfolger könnten erst dann die von ihnen bis zu dem präsumtiven Zeitpunkt ihres Todes verdiente Heuer beanspruchen können [28].

«Für die Rechtsnachfolger der Verschollenen wäre dies aber wegen der Länge der Verschollenheitsfristen und der Umständlichkeit des Todeserklärungsverfahrens (bzw. der Verschollenenerklärung), für die Reeder wäre es wegen des Umfanges der ihnen daraus erwachsenden Verpflichtung lästig» [29]. Die Seegesetze treffen deshalb im Interesse beider Teile besondere Vorschriften [30]. Nach Ablauf dieser speziellen Verschollenheitsfristen können die Erben die Heuerguthaben geltend machen.

3. Die Übergabe an die Berechtigten

Der Betrag der bis zu diesem Zeitpunkt erwachsenen Forderung ist vom Reeder an die Schiffahrtsbehörde des Registerhafens zu bezahlen. Das betreffende Amt vermittelt sodann

[24] Ripert I No. 636 S. 567.
[25] Pappenheim S. 556 f; SeemO Art. 53 Abs. 1.
[26] Ripert I No. 636 S. 567.
[27] Pappenheim S. 557; Seeschiffahrtsgesetz Art. 79 Abs. 1.
[28] Vgl. ZGB Art. 25—38.
[29] Pappenheim S. 505 f.
[30] Vgl. HGB § 862—863.

den nach Zivilrecht zu bestimmenden Angehörigen die eingegangenen Beträge [31].

III. Der Ausschluß des Anspruches bei Selbstverschulden

Schon früher verloren die Seeleute ihren Anspruch auf Heuer, wenn bewiesen war, daß der Untergang des Schiffes aus Vorsatz oder Fahrlässigkeit resultierte oder wenn sie nicht alles in ihrer Macht gelegene unternahmen, um Passagiere, Schiff und Ladung zu retten. Die heutige Rechtsauffassung ist zu einem andern Standpunkt gelangt. Sie knüpft an die allgemeinen Regeln des Zivilrechtes an. Ist der Schiffbruch die Folge eines Verschuldens des Seemannes, so haben die zuständigen Gerichte auf entsprechenden Schadenersatz zu erkennen, der — soweit die ausstehende Heuerforderung beschlagnahmt werden kann — mit dieser verrechnet wird. (Die strafrechtlichen Bestimmungen sollen hier außer Acht gelassen werden) [32].

§ 18: Die Regelung im Seeschiffahrtsgesetz

I. Allgemeines

Das Internationale Übereinkommen über die Entschädigung bei Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch wurde von der Schweiz bis anhin nicht ratifiziert. Im schweizerschen Seerecht hat die Regelung hinsichtlich Arbeitslosigkeit bei Schiffbruch den selben Verlauf genommen wie diejenige über die Heimschaffung der Seeleute: im Bundesratsbeschluß über die Seeschiffahrt unter der Schweizerflagge wurde auf das Abkommen verwiesen (Art. 29); der Inhalt des Übereinkommens ist in Art. 26 des BRBH und neuerdings in Art. 86 des Seeschiffahrtsgesetzes in das positive schweizerische Recht übernommen worden.

[31] Pappenheim S. 557; SeemO § 53 Abs. 2.

[32] Vgl. Ripert I No. 637 S. 568.

II. Die Bestimmungen

1. Das Gesetz nennt in Art. 86 Abs 1 *den Schiffbruch* als Voraussetzung des Anspruches auf Entschädigung. Es ist aber anzunehmen, daß, wie in anderen Seestaaten, dieser Artikel nicht bloß den Schiffbruch als solchen, sondern noch andere, die Verhältnisse ähnlich gestaltende Ereignisse, wie Seeuntüchtigkeitserklärung, auch Aufbringung und Prise, erfaßt (vgl. § 16 I dieser Arbeit).

2. Der Heimschaffungsanspruch

Ist das Schiff untergegangen, so steht den überlebenden Seeleuten das Recht auf Heimschaffung zu (Art. 86 Abs. 1) (vgl. § 16 II Ziff. 4).

3. Dauer und Höhe der Entschädigung

(Art. 86 Abs. 2):

a) *die Höhe:* sie richtet sich nach der im Vertrag vereinbarten Heuer.

b) *die Dauer:* ohn Unterschied auf die Art der Anheuerung bestimmt das Gesetz, daß die Entschädigung während der Dauer von höchstens zwei Monaten für jeden Tag tatsächlicher Arbeitslosigkeit geleistet werde (vgl. § 17 I).

4. Der Anspruch der Hinterbliebenen bei Tod des Seemannes (Art. 79 Abs. 1—2): Ist ein schweizerisches Seeschiff untergegangen und im Schiffsregister gestrichen worden, so dauert der Heuervertrag noch während eines Monates seit der letzten Nachricht dieses Schiffes fort. Der Heueranspruch wird mit erfolgter Streichung fällig. Art. 79 Abs. 3 verpflichtet das Schweizerische Seeschiffahrtsamt, die eingegangenen Beträge zur Verfügung der Anspruchsberechtigten zu halten (vgl. § 17 II).

5. Der Ausschluß des Anspruches bei Selbstverschulden

Das Absprechen einer Entschädigung kann zwar Art. 86 nicht direkt entnommen werden. Art. 71 Abs. 1 macht aber allgemein jedes Mitglied der Schiffsbesatzung für den Schaden verantwortlich, den es absichtlich oder fahrlässig verursacht.

Daraus ist zu schließen, daß jeder Anspruch unter Vorbehalt von Art. 340 OR, wie wir anehmen, entfällt, wenn der Schiffbruch auf sein Verschulden zurückgeführt werden kann.

§ 19: Der Anspruch in einigen anderen Staaten[33]

Der bedeutende Einfluß des französischen Seerechtes auf die Ausgestaltung der nationalen Rechte muß hier hervorgehoben werden. Diese lassen sich denn, in großen Zügen gesehen, in zwei Kategorien einteilen: die einen sind dem Wortlaut des alten Artikels 258 des Ccom., die andern dessen neuen Bestimmungen gefolgt.

1. Staaten, die dem Vorbild des alten Art. 258 Ccom. gefolgt sind:

Es scheint eigenartig, wie mehrere Staaten, die ihre Seegesetze erst aufstellten oder revidierten, eine derart strenge und durch die Rechtswissenschaft schon längst überholte Bestimmung aufnehmen konnten. Diese finden wir in den Handelsgesetzbüchern der folgenden Staaten: Niederlande (HGB Art. 418), Chile (Ccom. Art. 948), Italien (alter Cod. comm. Art. 535), Rumänien (HGB Art. 545), Spanien (Ccom. Art. 643) und Portugal (Ccom. Art. 258).

2. Staaten, die die neuere Regel übernommen haben:

Belgien (Gesetz vom 1. 10. 1908 Art. 99), Schweden, Dänemark (Art. 91), England (M. S. A. von 1894 Art 157) «The right to wages shall not depend on the earning of freight»[34], Vereinigte Staaten von Nordamerika (Gesetz vom 7. 6. 1872 Art. 32—33), Deutschland (neues Gesetz vom 7. 6. 1902 Art. 69).

[33] Lyon V No. 440 bis S. 289 ff.; Ripert I No. 636 S. 567.

[34] Siehe Maclachlan S. 644.

3. Abschnitt:

Die Privilegien und die Haftungsverhältnisse für Forderungen der Seeleute gegen den Reeder

§ 20: Die Haftung des Reeders

I. Kurze historische Skizzierung

1. Die beschränkte Haftung des Reeders für Forderungen aus dem Heuervertrag

a) *Im consulat de la mer:* Wie wir an anderer Stelle schon dargelegt haben, ist im Konsulat der Grundsatz «Fracht ist die Mutter der Gage» konsequent durchgeführt worden.

Für die Forderungen der Schiffsbesatzung hafteten ausschließlich Schiff und Ladung (reine Sachhaftung). Bei Schiffbruch haftete, was gerettet wurde. «Et quand il ne resterait qu'un seul clou, il doit être employé à payer ces matelots» [1]. Aber nicht nur im direkten Einflußbereich des Konsulates, sondern auch im hanseatischen Rechts- und Verkehrsgebiet war diese Einrichtung wohl bekannt: sie stimmte auch durchwegs mit dem altdeutschen Rechtsgedanken der reinen Sachhaftung überein. «Der naiv anschaulichen Sinnesweise des germanischen Rechts erscheint die schadenstiftende Sache, das Schiff selber gleichsam als der lebende und haftpflichtige Täter» [2].

b) *In der zweiten Entwicklungsperiode:* Der Fortschritt zeigt sich zunächst teils im allmählichen Verschwinden des genannten Grundsatzes, teils in einer Interpretation, die mit seiner ursprünglichen Bedeutung keineswegs mehr über-

[1] Cosulat de la mer Kap. 93 = Pardessus II S. 129.

[2] Wüstendörfer S. 120.

einstimmt. Die reine Sachhaftung entwickelt sich in der beschränkten Haftung des Reeders fort. Die Ansprüche der Schiffsbesatzung sind also nicht mehr von einem Gewinn des Reeders abhängig, aber sie bleiben immer noch davon abhängig, daß er keinen Verlust erleidet, d. h. das von ihm der See anvertraute Vermögen nicht untergeht [3]. Nur langsam schritt die Entwicklung zur unbeschränkten, d. h. persönlichen Haftung des Reeders fort, da die Auffassung von der persönlichen Beteiligung des Seemannes am Risiko der Reise tief verwurzelt war.

2. Die unbeschränkte Haftung

Zwar wurde die unbeschränkte Haftung für die Forderungen des Seemannes von seiner guten Haltung abhängig gemacht; nachdem sich aber diese Vorbehalte als unnötig erwiesen hatten, setzte sich der Grundsatz der unbeschränkten Haftung gänzlich durch [4]: er ist heute von allen seefahrenden Staaten anerkannt. Wenn vom alten Societätselement noch ein Bruchstück übrig geblieben ist, so die Regel, wonach bei Untergang des Schiffes das Dienstverhältnis ipso iure aufhört. Der Reeder haftet aber nicht mehr bloß mit seinem Seevermögen, für eine begrenzte Summe, sondern auf den vollen Betrag mit seinem ganzen Vermögen [5].

3. Die internationale Regelung

Das Brüsseler Abkommen vom 25. August 1924 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen (kurz «Haftungsabkommen» genannt) hat in Anbetracht der kleinen Zahl der ratifizierenden Länder keinen großen Erfolg verzeichnen können, zumal zwei bedeutende Seestaaten wie die Vereinigten Staaten von Nordamerika und Großbritannien dem Übereinkommen nicht beigetreten sind. Trotzdem ist dieser Miß-

[3] Wagner S. 29.

[4] Vgl. Lewis in HB Endemann S. 48 Anm. 20; M.S.A. von 1854 sect. 183 = Maclachlan S. Wißmann S. 111.

[5] Wagner S. 29 f.; Wüstendorfer S. 118.

erfolg eher formeller Art: die Vorarbeiten und der Akommenstext übten einen großen Einfluß auf die Gesetzgebungen vieler Staaten aus, indem sie die Bestimmungen wörtlich oder ihrem Inhalte nach in ihre Seegesetzgebung aufnahmen [6].

Dem Haftungsabkommen sind die folgenden Staaten beigetreten: Belgien, Brasilien, Dänemark, Spanien, Ungarn, Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Finnland, Monaco.

II. Die unbeschränkt-persönliche Haftung des Reeders für Forderungen aus dem Heuervertrag

1. Die Begründung

a) *Die rechtliche:* Lassen wir die besonderen Risiken des Schiffahrtsbetriebes außer Betracht und halten wir uns an die Rechtskonsequenz, so ist nicht einzusehen, warum der Reeder für die Verbindlichkeiten seines Betriebes in anderer Weise haften soll als der in irgend einem obligatorischen Verhältnis Stehende für seine Verpflichtungen [7]. Das römische wie auch das spätere Recht ließ den Reeder voll haften, räumte aber weitgehende Haftungsbeschränkungen ein, nicht zuletzt wohl deshalb, weil in jenen Zeiten die Seeversicherung noch gar nicht bekannt war und der Verlust eines oder mehrerer Schiffe den Reeder praktisch zur Insolvenz führte. Die Lage änderte sich, als im Verlaufe der letzten Jahrhunderte die Seeversicherung eingeführt wurde, die Seefahrt durch die rasche technische Vervollkommnung einen hohen Sicherheitsgrad erreichte und deshalb die Bürde der unbeschränkten Haftung in die Grenzen des Erträglichen zurücksank.

b) *Die soziale:* Sie ergibt sich daraus, daß die Seeleute bei ihrem gefahrvollen Beruf einen unbedingten Anspruch auf Entlöhnung und Sicherstellung aller Forderungen wie vor allem der Entschädigung wegen Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch haben müssen. Wie das Vorzugsrecht der Lohnforderungen im Konkurs (SchKG Art. 219), so ist die-

[6] Müller S. 245.

[7] Lewis in HB Endemann S. 44.

ses Analogon des Seerechtes, verbunden mit dem gesetzlichen Privileg, sozial und menschlich gesehen, völlig gerechtfertigt. Eine Zurückstellung gegenüber der Haftung des Arbeitgebers für die Werktätigen zu Lande würde in einem krassen Widerspruch zu den Forderungen der Arbeitsverhältnisse zur See stehen.

2. Die Berechtigten

Dies sind alle Mitglieder der Besatzung und alle andern im Dienste des Schiffes stehenden Personen [8], auch Kinooperateure, Musikanten, Künstler, usw., jedoch nicht solche, die nur vorübergehend im Schiffsdienst beschäftigt sind, wie Lotsen, Stauer, Schleppmannschaften, Handwerker für Reparaturen des Schiffes im Hafen [9].

3. Das haftende Vermögen (Haftungssubstrat)

Wir fragen uns hier, welche Vermögenskomplexe des Schiffseigentümers für die genannten Forderungen haften.

a) *Das Seevermögen* (fortune de mer): dazu ist zu zählen:

aa) Das Schiff mit seinem Zugehör: Das Schiff bildet das Hauptelement des Haftungssubstrates. Dabei ist der Wert desjenigen Schiffes maßgebend, durch dessen Betrieb das Schadenereignis (z. B. Schiffbruch, Kollision) eingetreten ist, das zu einer Forderung Anlaß gibt. «Es haftet in seinem jeweiligen Zustand, einerlei, ob es inzwischen zum Vorteil der Schiffsgläubiger vom Reeder ausgebessert oder zu ihrem Nachteil durch Zufall verschlechtert wurde» [10].

bb) Die Fracht: Darunter ist die Bruttofracht aus derjenigen Reise zu verstehen, aus der die betreffende Forderung stammt [11]. Eine solche Berechnung kann aber zu Schwierigkeiten und Ungleichheiten führen, da die

[8] Haftungsabkommen Art. 2 Abs. Ziff. 3.

[9] Pappenheim S. 209; Ripert II No. 1121 S. 84 f.; vgl. § 7 I Ziff. 1 dieser Arbeit.

[10] Wüstendörfer S. 121 zit. Müller S. 177 f.

[11] Wüstendörfer S. 121; J. v. Gierke S. 780; Lehmann S. 121 f.

Fracht fast von Reise zu Reise verschieden groß ist. Das bedeutet, daß die Gläubiger, vor allem diejenigen, für welche die beschränkte Reederhaftung statuiert ist, ein für ihre Forderungen nach Zufällen schwankendes Haftungssubstrat vorfinden würden. Das Haftungsabkommen (Art. 4) und ihm folgend einzelne Gesetzgebungen haben sich zu einem Berechnungssystem bekannt, das für dasselbe Schiff einheitliche Resultate zeigt. «Die Berechnung der Fracht als Element des Seevermögens ist durch die Konvention erheblich erleichtert worden. Fracht im Sinne des Abkommens, einschließlich der Überfahrtgelder ist eine für Schiffe jeder Art berechnete Durchschnittssumme von 10 vom Hundert des Wertes des Schiffes zu Beginn der Reise. Dieser Betrag wird auch dann geschuldet, wenn das Schiff keine Fracht verdient hat. Verschwunden sind somit alle Streitigkeiten darüber, ob die Brutto- oder die Nettofracht zum Schiffsvermögen zu rechnen sei. Die Frage, ob die Fracht der letzten Reise, im Falle von Pendelverkehr nur die Fracht der einen Strecke zu berücksichtigen ist oder nicht, spielt keine Rolle mehr. Die Einbeziehung von Ersatzforderungen als Surrogate der Fracht fällt außer Betracht» [12].

cc) Gehen Schiff und Fracht durch Unglück verloren, so treten gewisse Surrogate in den Haftungsnexus des Seevermögens ein. Diese sind nicht nur für die Gläubiger, denen bloß das Seevermögen haftet, sondern auch für die, welche Forderungen aus dem Heuervertrag geltend machen, von Bedeutung, weil das haftende Vermögen des Reeders dadurch wieder aufgefüllt wird.

Das Haftungsabkommen (Art. 5 Abs. 1 Ziff. 1—2) betrachtet als Surrogate des Schiffsvermögens die Schadenersatzbeträge, die dem Schiffe seit dem Beginn der Reise zugestoßen und noch nicht ausgebessert sind,

[12] Müller zit. S. 189; vgl. Ripert II No. 1154 S. 104.

die Vergütungen für große Haverei, sofern sie in Sachschäden bestehen, die dem Schiffe seit Beginn der Reise zugefügt und noch nicht ausgebessert worden sind. Diejenigen Surrogate, die einer nähern Erklärung bedürfen, sollen hier speziell behandelt werden.

Das deutsche Recht umfaßt auch die Forderungen auf den Kaufpreis im Falle des ordnungsgemäßen Notverkaufs des Schiffes durch den Kapitän und die Forderung auf den Versteigerungserlös des Schiffes im Fall inländischer Zwangsversteigerung, unter dem Vorbehalt, daß das Geld noch ausstehend oder die bezahlte Summe noch im Besitze des Kapitäns, oder des Gerichtes ist [13].

Die französische Doktrin nimmt in der Frage der Substituierung des Kaufpreises eine unentschiedene Haltung ein [14]. Ripert bekennt sich hier zur Auffassung, daß bei der Bejahung der Zulässigkeit, der Kaufpreis das Schiff ersetze. Der Reeder wäre dann verpflichtet, die Kaufpreisforderung an die Gläubiger abzutreten oder den schon empfangenen Preis zurückzuerstatten. Hat der Reeder das Schiff für einen zu niedrigen Preis («à vil prix») verkauft, so kommt dies hinsichtlich der Gläubigerstellung einer Wertverminderung des Schiffes gleich, für die der Reeder einzustehen hat: er haftet dafür mit seinem ganzen Vermögen [15].

Im Haftungsabkommen ist die Kaufpreissubstituierung als Surrogat des Schiffes nicht erwähnt.

Die Versicherungsforderungen: Obwohl im Haftungsabkommen ausgeschlossen (Art. 5 Abs. 2), bekennen sich einzelne Staaten für den Eintritt der Versicherungssumme in das Haftungssubstrat. Dafür werden hauptsächlich zwei Gründe angegeben: fürs erste wird die Ansicht vertreten, daß die Versicherungssumme den Wert des Schiffes vertrete: bei Verlust oder schwerer

[13] Wüsfendörfer S. 123 f.

[14] Ripert II No. 1289 S. 188; No. 1302 S. 199.

[15] Ripert II No. 1302 S. 199 f.

Beschädigung des Schiffes füllt sie die so entstandene Lücke im Vermögen des Reeders aus. Fürs zweite entspricht es der Billigkeit (équité), den Gläubigern nicht leichthin den Anspruch auf den (oft mehr theoretischen) Erlös aus einem gesunkenen Schiff oder einem Wrack zu überlassen, während der Reeder dafür eine hohe Summe einkassiert [16]. In Frankreich vertrat ein Gesetz vom 19. Februar 1889 (Art. 2) die Zulässigkeit der Substituierung der Versicherungsforderung. Daneben gibt es aber wichtige Argumente, die für den Ausschluß der Versicherungsforderung sprechen. Müller führt dazu aus: «Aus der Natur des Versicherungsvertrages ergibt sich aber die richtige Lösung. Die Auszahlung der Versicherungssumme ist durch ein maritimes Ereignis bedingt, und diese Summe tritt nicht an Stelle der beschädigten oder verlorenen Sache, sondern an Stelle der einbezahlten Prämien. Der Versicherungsvertrag ist kein Garantieversprechen; er ist eine ‚res inter alios acta'. Der Eigentümer verliert sein eigenes Risiko, es sei denn, daß er sich durch eine Haftpflichtversicherung gegen die Inanspruchnahme Dritter schützen will. Eine Subrogation der Versicherungssumme würde die Last der Schiffsunternehmer vergrößern, ja dem Seehandelsgewerbe die wirtschaftliche Existenz verunmöglichen» [17].

Diese Auffassung vertreten verschiedene andere Seestaaten, wie Belgien (Gesetz vom 28. 11. 1938, Art. 49), Niederlande (HGB Art. 321), Argentinien (Ccom. Art. 758), Honduras (Ccom. Art. 877), Marokko (C. mar. Art. 125) [18].

Das deutsche Recht: Nach dem Schiffsbankengesetz

[16] Ripert II No. 1301 S. 197.

[17] Müller S. 188 zit.; vgl. Ripert II No. 130 S. 199.

[18] Ripert II No. 1301 S. 198 Anm. 5.

von 1933 haftet auch die Versicherungssumme für das Schiff [19].

Die schweizerische Regelung: Unter der Marginale «Pfandrecht an der versicherten Sache» bestimmt Art. 57 des Versicherungsvertragsgesetzes: «Ist eine verpfändete Sache versichert, so erstreckt sich das Pfandrecht des Gläubigers sowohl auf den Versicherungsanspruch des Verpfänders als auch auf die aus der Entschädigung angeschafften Ersatzstücke.

Ist das Pfandrecht beim Versicherer angemeldet worden, so darf der Versicherer die Entschädigung nur mit Zustimmung des Pfandgläubigers oder gegen Sicherstellung desselben an den Versicherten ausrichten».

dd) Ist jemand Eigentümer mehrerer Schiffe, so hat er soviele besondere Schiffsvermögen, als er Schiffe zur Schiffahrt verwendet. Gegenüber dem einzelnen Schiffsvermögen zählen die übrigen Schiffe zum Landvermögen (fortune de terre) [20].

b) *Das Landvermögen:* Haftet der Reeder unbeschränkt-persönlich oder, wie es Cosack [21] nennt, dinglich-persönlich, so haftet er auch mit seinem ganzen Landvermögen. Das will heißen, daß der Reeder den Schiffsgläubigern mit seinem Landvermögen persönlich, mit dem Schiffsvermögen aber dinglich haftet. Die dazugehörigen Vermögenskomplexe bestimmen nach Zivilrecht.

4. Kurzer Überblick über die wichtigsten Systeme der Haftungsbeschränkung

a) *Das französische Abandonsystem:* Das französische Abandonsystem ist mit der alten römischen «noxae datio» verwandt. Als seerechtliches Institut trat es uns schon in der Danziger Willkür von 1455, später in der niederländischen Rechtssprechung, in der Ordonnance de la Marine von 1681

[19] Wüstendörfer S. 121.
[20] Lehmann S. 121.
[21] Cosack S. 132.

(Buch II 8, 2) und im alten Code de commerce in Art. 216 entgegen. Nach dem Beitritt Frankreichs zum Brüsseler Übereinkommen über beschränkte Reederhaftung gilt es dort noch gegenüber Schiffen aus Nichtvertragsstaaten.

Das Wesen des Abandonsystems liegt darin, daß der Reeder mit seinem ganzen Vermögen haftet, sich aber in gewissen Fällen von der vollen Haftung befreien kann, indem er den Gläubigern Schiff und Fracht preisgibt (vgl. abandonner, abandon!), wobei ein Teil der in ihren Ansprüchen gefährdeten Gläubiger ein Verzugsrecht am Schiffsvermögen genießt. Es ist hier aber zu bemerken, daß diese Haftungsbeschränkung nicht ipso iure eintritt, sondern dem Willen des in Anspruch genommenen Reeders anheimgestellt ist, dem dann die sog. faculté d'abandon, eine Art Wahlrecht, zusteht. Die Haftung ist unbeschränkt-persönlich, aber gegenständlich beschränkbar [5a].

b) *Das englische Summenhaftungssystem:* Im Unterschied zu den kontinentalen Seerechten kennt das englische Haftungssystem die Trennung von See- und Landvermögen (fortune de mer und fortune de terre) nicht. Das Summenhaftungssystem fand im englischen Seerecht erst um 1862 Eingang. Der Reeder haftet mit seinem ganzen Vermögen, also stets persönlich, jedoch nicht immer unbeschränkt persönlich. Die summenmäßige Begrenzung des Forderungsbetrages wird für einzelne Ersatzansprüche, und zwar nur für solche aus unerlaubten Handlungen beschränkt, ohne Rücksicht darauf, wieviel nach einem Unfall vom Wert seines Schiffes übrig bleibt, aber summenmäßig begrenzt je nach dem Raumgehalt des Schiffes (bis £ 8 je NTR, zuzüglich Treibkraftträume bei Sachschäden, bis £ 15 bei Personenschäden). Dies gilt gesondert für jeden Schadenfall, oder anders gesagt, jeder Unfall gilt als Haftungseinheit [5b].

[5a] Wüstendörfer S. 138 f; Müller S. 69.

[5b] Wüstendörfer S. 139; Müller S. 115.

c) *Das nordamerikanische Werthaftungssystem:* Das nordamerikanische Recht verschmelzt den Gedanken der Schuldbegrenzung mit dem der Haftungsbeschränkung. Darnach haftet der Reder mit seinem ganzen Vermögen aber nur bis zum Werte von Schiff und Fracht und kann sich von jeder Haftung durch Preisgabe von Schiff und Fracht an einen gerichtlich bestellten Treuhänder (trustee) der Gläubiger befreien. Wie wir sehen, ähnelt dies System dem des Abandonsystem des französischen Rechtes sehr stark. Da das Werthaftungssystem bei starker Schiffsentwertung zu unbilligen Ergebnissen führen könnte, vornehmlich gegenüber Personenschäden, ist in den Jahren 1935/36 für Tötung und Körperverletzung das Summenhaftungssystem hinzugefügt worden. Die oben dargestellte Haftungsbeschränkung entfällt jedoch, wenn den Reeder ein persönliches Verschulden (privity or knowledge) trifft [5c].

d) *Das deutsche Exekutionssystem:* «Mit Einführung des HGB von 1861 gelangt ein Haftungssystem des Reeders zur Geltung, das als typisch germanisch bezeichnet werden kann, das Exekutionssystem. Die Beschränkung der Haftung erfolgt einmal dem Umfange nach; die Exekution ist nur in bestimmte Vermögensobjekte, in ein Sondergut gestattet. Anderseits ist die Haftung dem Inhalte nach beschränkt, indem die exequierbare Höhe der Forderung durch einen nach gewissen konkreten Umständen sich bemessenden Maximalbetrag begrenzt wird. Diese letztere persönlich beschränkte Haftung tritt jedoch in den Hintergrund da sie nur bei Erschwerung der Befriedigung aus dem Schiffsvermögen oder bei Bereicherung des Landvermögens auf Kosten des ersteren ergänzend den Gläubigern zu Hilfe kommt. Während der Reeder nach dem Ccom. den Abandon erklären muß, wenn er seine Haftung auf die Fortune de mer beschränken will, so haftet nach dem HGB von vorneherein nur das Schiff mit der Bruttofracht der Haftungsreise.

[5c] Wüstendörfer S. 139; Müller S. 107 f.

Sie geht zurück auf die dem mittelalterlichen Denken keineswegs fremde Idee einer Personifizierung des Schiffes, die übrigens auch in der modernen Terminologie nachgewirkt» [5d].

e) *Das System der Haftungsbeschränkung im italienischen Recht:* Der Codice della navigazione (Art. 275 f) stellt selbst für die Forderungen aus dem Heuervertrag ein ungewöhnliches Werthaftungssystem auf. Trotz des Haftungsabkommens kann der Reeder einen Antrag auf Haftungsbegrenzung stellen, wodurch er nur bis zum derzeitigen Wert von Schiff und Bruttofracht haftet. Dieser bewegt sich zwischen 1/5 und 2/5 des Schiffswertes am Reiseanfang. Die Haftungsbeschränkung findet aber auf Verpflichtungen, die durch vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten des Reeders entstanden sind, keine Anwendung. Die Möglichkeit dieser Haftungsbeschränkung wird mit der Versicherung begründet, Heuerforderungen und andere Ansprüche aus dem Heuervertrag seien durch die Privilegierung genügend geschützt [5e]. Wüstendörfer bemerkt dazu trefflich, daß diese «vom sacro egoismo der Reeder» beeinflußte Haftungsgestaltung eine offensichtlich unbillige Schädigung der Gläubiger darstelle.

5. *Die Haftung des Reeders bei Abschluß des Heuervertrages durch den Kapitän*

In Art. 1 Ziff. 8 bestimmt das Haftungsabkommen, daß der Reeder für Verträge oder Geschäfte, die der Kapitän kraft seiner gesetzlichen Befugnisse außerhalb des Heimathafens des Schiffes innerhalb der Grenzen des wirklichen Bedürfnisses zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung der Reise geschlossen oder vorgenommen hat, nur mit seinem Seevermögen haftet. Diese Möglichkeit kann hier nicht in Betracht fallen, weil der Kapitän bloß als gesetzlicher Stellvertreter des Reeders Vertragspartei ist.

[5d] Müller zit. S. 91 f; vgl. Wüstendörfer S. 119.

[5e] Wüstendörfer S. 139; Brunetti No. 181 e S. 137; No. 181 a S.136; vgl. Cod. della navigazione Art. 276.

§ 21: Die Privilegierung

I. Begründung und Umfang

1. Die Begründung

Um den Seeleuten ihre Heueransprüche auf alle Fälle sicherzustellen, ist zu ihren Gunsten ein besonderes Privileg geschaffen worden. Das Schiffspersonal wird in der Regel erst nach der Ankunft im Hafen entlöhnt und der Reeder, der wegen ungünstigen Verlaufes der Fahrt oder gar infolge Verlustes des Schiffes zu erheblichem Schaden gekommen ist, kann sich insolvent zeigen. Die soziale Gerechtigkeit fordert deshalb ein Vorzugsrecht der Schiffsbesatzung für die Bezahlung ihrer Forderungen. Gegenüber den Arbeitnehmern zu Lande bedeutet dieses besondere Privileg der Seeleute zweifellos eine Bevorzugung, doch dürfen wir nicht außer acht lassen, daß jene meistens in kürzeren Zeitabständen entlöhnt werden und die reale Sicherheit für die Geltendmachung ihrer Ansrüche größer ist [23].

2. Das internationale Übereinkommen

Die internationale Vereinheitlichung dieser Materie erfolgte auf der Brüsseler Konferenz vom 10. April 1926, die sich mit der einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen befaßte. Diesem Übereinkommen gehören nach Maßgabe des Standes vom Juli 1954 durch Ratifikationen oder Beitritte die folgenden Staaten an: Belgien, Brasilien, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Monaco, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Syrien, Ungarn, Spanien. Auf Grund eines Bundesbeschlusses über die Genehmigung verschiedener internationaler Übereinkommen betreffend die Seeschiffahrt (vom 17. März 1954) tritt dieses Abkommen am 28. November 1954 auch für die Schweiz in Kraft. Art. 38 des Seeschiffahrtsgesetzes nimmt auf dieses Abkommen Bezug.

[23] Lyon V No. 377 S. 252; Ripert I No. 663 S. 589.

3. Die privilegierten Forderungen

Art. 2 des Int. Ue. teilt die Forderungen, die ein Privileg an dem Schiffe, an der Fracht der Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist, und an dem seit Beginn der Reise erworbenen Zubehöre von Schiff und Fracht haben, in fünf Klassen ein. Die Gläubiger, die auf Schiff und Fracht nach den Bestimmungen des Gesetzes ein privilegiertes Pfandrecht haben, heißen Schiffsgläubiger [24]. Solche privilegierte Pfandrechte nennt das Hypothekenabkommen für:

1. die dem Staate zu zahlenden Gerichtskosten und Aufwendungen, die im gemeinsamen Interesse der Gläubiger gemacht worden sind, um das Schiff zu erhalten oder um seinen Verkauf und die Verteilung des Erlöses durchzuführen; die Tonnen-, Leuchtfeuer- oder Hafengelder und andere öffentliche Gebühren und Abgaben gleicher Art; die Lotsengelder; die Kosten der Bewachung und Erhaltung seit der Einbringung des Schiffes in den letzten Hafen;
2. die Forderungen aus dem Dienstvertrage des Kapitäns der Schiffsoffiziere, der Mannschaft oder anderer an Bord angestellter Personen;
3. die Vergütung für Bergung und Hilfeleistung und der Beitrag des Schiffes zur Havarie-Größe;
4. die Entschädigungsforderungen aus Zusammenstoß und anderen Schiffahrtsunfällen, sowie für Schäden an Hafen-, Dock- oder Wasserstraßen-Anlagen; die Entschädigungsforderungen aus körperlichen Verletzungen von Reisenden oder Schiffsbesatzungen; die Entschädigungsforderungen für Verlust oder Beschädigung von Ladungsgütern oder Reisegut;
5. die Ansprüche aus Verträgen oder Geschäften, die der Kapitän außerhalb des Heimathafens kraft seiner gesetzlichen Befugnisse innerhalb der Grenzen des wirklichen Bedürfnisses zur Erhaltung des Schiffes oder zur Fortsetzung

[24] Schröder in HB Endemann S. 303.

der Reise geschlossen oder vorgenommen hat, ohne Unterschied, ob der Kapitän gleichzeitig Eigentümer des Schiffes ist oder nicht, und ob der Anspruch ihm zusteht oder denen, welche die Lieferung oder Ausbesserung bewirkt, das Darlehen gegeben oder einen sonstigen Vertrag geschlossen haben.

4. Die Forderungen aus den Dienst- und Heuerverträgen

Die Privilegierung gemäß Art. 2 Ziff. 2 des Abkommens sichert nicht nur die Heuerforderungen, sondern auch alle andern aus dem Heuervertrag resultierenden Ansprüche, wie die der Verpflegung, der Heimschaffung, der Pflege bei Unfall und Krankheit und die Ansprüche auf Entschädigung bei Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch. Nicht im Genuß des Privileges stehen die Forderungen der Schiffsmannschaft gegen die Ladungsinteressenten, auch wenn sie vom Reeder genehmigt worden sind, insbesondere die Gewährung von Kaplaken (Sondervergütung, die dem Kapitän vom Ladungsteilhaber als prozentualer Zuschlag zur Fracht gewährt wird, auch Tantième, die der Kapitän vom Reeder in Prozenten der Fracht gewährt bekommt) für den Kapitän und dergleichen [25].

5. Die zeitliche Beschränkung

«Ein Privileg an dem Schiffe, an der Fracht der Reise, während welcher die privilegierte Forderung entstanden ist, und an dem seit dem Beginn der Reise erworbenen Zubehöre von Schiff und Fracht besteht für ———» [26]. Wie wir sehen, besteht das Privileg nicht für alle Heueransprüche, sondern nur für diejenigen der letzten Reise. Wir haben nun zu untersuchen, wie der Begriff «Reise» auszulegen ist. Nach allgemeiner Anschauung versteht man darunter die Fahrt oder Fahrten, die ein Schiff innerhalb eines Frachtvertrages ausführt und für die es ausgerüstet wurde, die fahrplanmäßige Hin-

[25] Pappenheim S. 210; Lyon V No. 379 S. 253; Smeesters I No. 40 S. 58; Brunetti No. 566 S. 393.

[26] Privilegienabkommen Art. 2, 1. Satz.

und Rückfahrt, wenn das Schiff in der Linienschiffahrt verwendet wird [27]. Eine neue Reise beginnt dann, wenn das Schiff von neuem ausgerüstet wird oder wenn es mit der alten Ladung, aber unter einem neuen Frachtvertrag ausläuft. Die bloße Ergänzung der Schiffsvorräte wird hingegen nicht als neue Ausrüstung angesehen [28].

II. Der Vorrang der Privilegien vor den Hypotheken und den übrigen Pfandrechten (Int. Ue. Art.3)

Aus dem Wortlaut des Art. 3 des Abkommens ergeben sich zwei Arten von Privilegien: die internationalen Vorzugsrechte und die Vorzugsrechte, die auf Grund der betreffenden Landesgesetzgebung bestehen. Die Privilegien der ersten Kategorie gehen dabei allen Hypotheken und Pfandrechten vor, auch wenn sie später entstanden sind [29], diejenigen der zweiten gehen diesen nach. Für die Schweiz als Abkommensstaat gelten also die internationalen Vorzugsrechte dieser Konvention. Sie entstehen formlos und entbehren jeglicher Publizität [30]. Vergleichen wir hiezu den Text von Art. 38 Satz 1 des Seeschiffahrtsgesetzes: «Die im internationalen Übereinkommen vom 10. April 1926 zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über Privilegien und Hypotheken an Seeschiffen aufgeführten Privilegien sind gesetzliche Pfandrechte ohne Eintragung und gehen den im Register der schweizerischen Seeschiffe eingetragenen Pfandrechten im Range vor». Der Gesetzesartikel gewährt also diesen Forderungen ein gesetzliches Vorzugspfandrecht. Für die Zwangsverwertung von schweizerischen Seeschiffen finden im allgemeinen die Regeln über die Vollstreckung in Grundstücke Anwendung; gewisse

[27] Lyon V No. 385 S. 255 f.; Smeesters I No. 48 S. 71; Brunetti No. 559 S. 390.

[28] Wegerdt S. 14.

[29] Brunetti No. 560 S. 390; No. 556 S. 387 f; De Valroger I No. 81 S. 163; Wüstendörfer S. 129.

[30] Müller S. 238.

Ausnahmen statuiert jedoch das Bundesgesetz über das Schiffsregister vom 28. September 1923. Das Landarbeitsrecht kennt für die Arbeitnehmer ein Privileg für ihre Lohnforderungen (vgl. SchKG Art. 219); die hypothekarisch gesicherten Forderungen gehen hier aber den Privilegien vor.

III. Der Gegenstand des Privileges (Int. Ue. Art. 4)

1. Das Schiff

Nach den allgemein geltenden Grundsätzen im Seerecht bezieht sich das Privileg auf das Schiff samt Zugehör und Takelwerk (agrès et apparaux), und zwar in dem Zustand, in dem es sich zur Zeit der Geltendmachung der Forderung befindet [31]. Erstreckt sich das Privileg bei Untergang des Schiffes auch auf dessen Trümmer? Das französische Seerecht des 19. Jahrhunderts (Ccom. Art. 191) lehnte dies ab. Zur Begründung wurde dargelegt, daß vereinzelte Trümmer eben kein Schiff mehr seien und das Privileg sich deshalb nicht mehr auf diese beziehen könne. Dazu scheint die ablehnende Einstellung auch vom Landrecht her beeinflußt worden zu sein: ein zerstörtes Haus könne nicht mehr Gegenstand einer Hypothek sein. Die analoge Anwendung von Grundsätzen des Landrechts auf das Seerecht befriedigte aber nicht und so hat schon Lyon-Caen daran erhebliche Zweifel gehegt. Der Irrtum ruhe auf einer falschen Analogie zwischen Land- und Seerecht. Es sei falsch, ein Schiff, das tatsächlich eine bewegliche, rechtlich zwar eine immobilisierte Sache ist, mit Immobilien des Landrechtes zu vergleichen. Vielmehr müsse man den Regeln der Privilegien von beweglichen Sachen folgen, die sich auch auf Trümmer derselben ausdehnt [32]. Diese Anschauung hat sich denn in vielen modernen Gesetzgebungen durchsetzen können [33].

[31] Lewis in HB Endemann S. 50; Ripert II No. 1152 S. 103.

[32] De Valroger I No. 77 S. 160; Lyon VI No. 1711 S. 602; Ripert II No. 115 S. 103.

[33] HGB Art. 756; Brunetti No. 564 S. 392, Skandinavische Seerechte Art. 268; Rupert II No. 1152 S. 103.

2. *Die Fracht*

a) *Das frühere Recht:* Art. 259 des alten Ccom. bestimmte noch, daß bei Schiffbruch die Privilegierung des Frachterlöses erst geltend gemacht werde könne, wenn der Erlös aus dem Verkauf des Schiffes ungenügend ist. Zur gleichen Regelung bekannten sich das englische und das amerikanische Seerecht [34].

b) *Das geltende Recht:* Das Privileg bezieht sich nur auf den Frachtlohn, der dem Reeder noch nicht ausbezahlt worden ist, also noch mit Beschlag belegt werden kann [35]. Ist dieser bezahlt, so besteht die Forderung nicht mehr und das Privileg fällt dahin. Nach Art. 2 des Privilegienabkommens bezieht sich das Vorrecht auf die Fracht derjenigen Reise, während der die privilegierte Forderung entstanden ist. Einzig für die Schiffsbesatzung besteht die Ausnahme, wonach sie ihr Privileg auf alle Frachtguthaben geltend machen kann, die unter demselben Heuervertrag entstanden sind [36].

3. *Surrogate von Schiff und Fracht* [37]

Das Abkommen bezeichnet als Surrogate von Schiff und Fracht:

— die Schadenersatzbeträge, die dem Schiffseigentümer für einen Sachschaden, der dem Schiffe zugestoßen und noch nicht ausgebessert ist, oder für Frachtverlust geschuldet werden;

— die dem Schiffseigentümer geschuldete Vergütung für große Haverei, soweit die Haverei in einem Sachschaden, der dem Schiffe zugestoßen und noch nicht ausgebessert ist, oder in Frachtverluste besteht;

— die dem Eigentümer des Schiffes geschuldeten Beträge für eine vor Beendigung der Reise erfolgte Hilfeleistung

[34] Lyon V No. 391 bis S. 260.

[35] Vgl. Privilegienabkommen Art. 10.

[36] Privilegienabkommen Art. 4 Abs. 4.

[37] Privilegienabkommen Art. 4 Abs. 1—2.

oder Bergung unter Abzug der Summen, die dem Kapitän und den andern im Dienste des Schiffes stehenden Personen zukommen;

— Überfahrtsgelder und gegebenenfalls die im Artikel 4 des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vorgesehenen Durchschnittssummen stehen der Fracht gleich [38].

4. Die Frage der Privilegierung des Versicherungsanspruches

In Frankreich gewährte ein Gesetz vom 19. Februar 1889 (Art. 2) im Interesse der Schiffsgläubiger die Subrogation der Versicherungsentschädigung für den Ausfall von Schiff und Fracht [39]. Das neue französische, italienische und belgische Recht verneinen den Anspruch der Schiffsgläubiger auf die Privilegierung der Versicherungsforderungen ausdrücklich und Ripert bestätigt dies wie folgt: «La loi nouvelle affaiblit par là la situation des marins au cas de naufrage du navire» [40]. Die Zulassung der Privilegierung galt in Frankreich bis zum Inkrafttreten eines neuen Gesetzes vom 19. Februanr 1949.

Den Hypothekengläubigern gegenüber ist jedoch die Surrogation der Versicherungsentschädigung gewährleistet, um sie in ihrer Stellung zu sichern. Anders das deutsche Recht: es billigt den Schiffsgläubigern ein Privileg auf die Entschädigung zu. Der Versicherer kann auf Verlangen des Versicherungsnehmers, also des Reeders, direkt an die rangbevorrechtigten Schiffsgläubiger zahlen, ohne daß die Hypothekargläubiger widersprechen können. «Dies dient dazu, ei-

[38] Dem Frachtlohn sind regelmäßig die Fahrpreise für die Überfahrt gleichgestellt. Was bezüglich der Berechnungsweise für die Fracht gesagt worden ist, gilt analog für die Überfahrtsgelder (vgl. Müller S. 242). Diese werden aber selten Objekt der Privilegierung sein, da sie dem Unternehmer zum voraus bezahlt werden.

[39] Lyon V No. 383 S. 255; VI No. 1712 S. 603 f; vgl. De Valroger I No. 78 S. 161.

[40] Ripert I No. 669 S. 593 zit.; II No. 1156 S. 106; Smeesters I No 54 S. 78; Brunetti No. 564 S. 392.

nen vielleicht drohenden Zugriff von Schiffsgläubigern auf das Schiff zu verhindern und die Beeinträchtigung der Hypothek durch vorgehende Schiffsgläubigerrechte zu beseitigen [41].

Die Frage der Privilegierung des Versicherungsanspruches nach schweizerischem Recht

Art. 49 des Bundesgesetzes über das Schiffsregister bestimmt, daß die fällig gewordene Versicherungssumme nur mit Zustimmung aller aus dem Register ersichtlichen Pfandgläubiger an den Eigentümer des versicherten Schiffes ausbezahlt werden dürfe. Sie darf jedoch gegen angemessene Sicherstellung dem Schiffseigentümer zum Zwecke der Wiederherstellung des Unterpfandes herangezogen. werden.

Wenn der genannte Artikel nur die aus dem Register ersichtlichen Pfandgläubiger erwähnt, so besteht kein Grund zur Annahme, daß Schiffgläubiger, die nach Art. 38 des Seeschiffahrtsgesetzes ein formlos gültiges gesetzliches Pfandrecht haben, vom Anspruch auf die Versicherungssumme ausgeschlossen sein sollten.

5. Die staatlichen Zuschüsse

Sie sind von der Privilegierung ausgeschlossen [42]. Der Staat gewährt solche Unterstützungen im Interesse der Förderung der nationalen Schiffahrt, aber nicht zur Besserstellung der Gläubiger, die ja oft einem andern Staate angehören. Die Ansprüche aus Hilfeleistung und Bergung aus Seenot sind im Übereinkommen nicht enthalten, da man vermeiden wollte, daß die Gläubiger auf Gelder zählen können, die zum größten Teil der Schiffsbesatzung ausbezahlt werden [43].

IV. Die Rangordnung der Privilegien (Int. Ue. Art. 6)

1. Posterior tempore potior iure.

Dieser Grundsatz beherrscht die eigenartige Rangordnung der Schiffsgläubigerrechte. Sie entspricht der deutschen Auf-

[41] Wüstendörfer S. 84 zit.; vgl. S. 129.
[42] Privilegienabkommen Art. 4 Abs. 3.
[43] Müller S. 188 f.

fassung, welche die Schiffsgläubigerrechte nach Reisen klassiert [44]. «Darin liegt ein Anreiz zu immer neuen Leistungen und Aufwendungen Dritter für das Schiff, seine Erhaltung und Reiseausführung. Wäre es umgekehrt, gingen insbesondere Schiffsgläubigerrechte aus früheren Reisen im Range solchen aus spätern Reisen vor, der Kredit des Reeders würde immer geringer, je mehr Reisen das Schiff machte ohne vorherige Abwicklung schwebender Schiffsgläubigerschulden» [45]. Doch kann diese Rangordnung noch anders begründet werden: man vermutet, daß die neue Zuwendung dazu beigetragen habe, die vorhergehenden zu retten oder zu erhalten und diese deshalb von der neuhinzukommenden abhängig sind [46].

2. Die Ausnahme für Forderungen der Schiffsbesatzung

Das Pfandrecht der Schiffsbesatzung unterscheidet sich insofern von dem der übrigen Schiffsgläubiger, als ihr wegen der aus einer späteren Reise erwachsenen Ansprüche zugleich ein gesetzliches Pfandrecht an der Fracht der früheren Reise zusteht, wenn die verschiedenen Reisen unter denselben Dienst- und Heuervertrag fallen, und als ihr wegen einer früheren Reise betreffenden Forderung dasselbe Privileg zusteht, das ihr aus einer spätern Reise resultierenden Forderung gebührt, sofern die verschiedenen Reisen unter das gleiche Vertragsverhältnis fallen [47].

3. Die Rangordnung im Verhältnis zu den andern Gläubigern

Das Privilegienabkommen (Art. 2 Ziff. 2) setzt die Forderungen der Schiffsbesatzung aus dem Dienst- und Heuervertrag in den zweiten Rang, dem einzig die Ansprüche des Staates für Gerichtskosten und diejenigen, die sich aus der Führung und Erhaltung des Schiffes und aus verschiedenen Taxen und

[44] Müller S. 240.

[45] Wüstendörfer S. 131 zit.; vgl. Privilegienabkommen Art. 6 Abs. 1.

[46] Chorley S. 40; Brunetti No. 560 S. 390.

[47] Wegerdt S. 33; Brunetti No. 567 S. 394; Privilegienabkommen Art. 6 Abs. 2.

Steuern ergeben, vorangestellt sind. Das italienische, belgische und englische Recht geben diesen Forderungen den zweiten Rang, während das französische ihnen den dritten Rang verleiht [48].

V. Die Verfolgbarkeit der Schiffsgläubigerrechte gegen Dritte (Int. Ue. Art. 8)

1. Das Problem

Bis jetzt haben wir den Fall behandelt, wo der Reeder zugleich Eigentümer des Seeschiffes ist. Dieser braucht aber nicht unbedingt als solcher aufzutreten; er kann das Schiff auch bloß in Miete oder Nutznießung haben [49]. Es kann sich nun folgende Schwierigkeit ergeben: die Forderungen der Schiffsbesatzung betreffen den Reeder, das Schiff aber, an dem das Privileg haftet, gehört einem Dritten, der mit den Gläubigern in keinen direkten Beziehungen steht. Nach verschiedener Rechtsanschauung, wie z. B. derjenigen Frankreichs befindet sich der Eigentümer wegen der Ausübung des Privilegs in der Situation einer Realkaution, die für Schulden eines Dritten hypothekarisch haftet [50]. Andere Seerechte, wie z. B. das englische, bekennen sich zu einer juristisch einfacheren Lösung, indem sie eine actio in rem gegen das Schiff zulassen.

2. Die actio in rem

«La garanzia consiste nel diritto del creditore privilegiato di ottenere il soddisfacimento del suo credito con preferenza, nel concorso di più creditori, perseguendo la nave nelle mani die qualsiasi terzo proprietario» [51]. Das Rechtsinstitut der actio in rem war schon in der obgenannten Ordonnance de la Marine begründet und ist zunächst von den romanischen See-

[48] Brunetti No. 566 S. 393; Smeesters I No. 40 S. 58; Chorley S. 40; Ripert I No. 663 S. 589.

[49] Zum Begriff des Reeders vgl. Seeschiffahrtsgesetz Art. 45 Abs. 1.

[50] Ripert II No. 1141 S. 95.

[51] Brunetti No. 556 S. 388.

rechten (alter franz. Ccom· Art. 190—191, ital. Cod. comm. von 1865) übernommen worden.

Dieses besondere Schiffspfandrecht (engl. «maritime lien») existiert unabhängig vom Besitze des betreffenden Objektes und wird auch bei dessen Eigentumsübertragung nicht berührt. Man spricht deshalb von einem ius in rem, d. h. einem Recht, das auf die Sache selbst geltend gemacht werden kann (vgl. actio in rem), im Gegensatz zu einem ius in personam, das sich auf eine bestimmte Person bezieht (vgl. actio in personam). Die Einräumung des Verfolgungsrechtes der Schiffsgläubiger gründet sich auf die konsequente Durchführung des Prinzips der Realsicherheit und ist zugleich eine notwendige Ergänzung mangelnder Offenkundigkeit der Pfandrechte [52]. Da die Schiffsgläubigerrechte weder durch Besitz des Gläubigers, noch durch Eintragung oder sonstwie erkennbar sind, würden sie in Ermangelung eines Verfolgungsrechtes auf dem einfachen Weg der Veräußerung zu nichte gemacht [53].

VI. Entstehung, Dauer und Untergang des Privileges (Int. Ue. 9)

1. Die Entstehung

Für den speziellen Fall der Privilegierung des Anspruchs auf die Entschädigung für die Arbeitslosigkeit infolge von Schiffbruch sowie für die Forderungen aus dem Heuervertrag beginnt das Privileg im Zeitpunkt der Fälligkeit der Forderung zu laufen an [54]. Vorschuß- oder Teilzahlungen begründen nie die Fälligkeit der Forderung [55]. Die Entstehungsgründe für andere Forderungen sind von der Konvention im Hinblick auf die Hebung des Hypothekarkredites stark eingeschränkt worden [56].

[52] Chorley S. 33 f.; Brunetti No. 571 S. 396; Ripert II No. 1157 S. 106 f.; Wüstendörfer S. 129; Privilegienabkommen Art. 8.

[53] Pappenheim S. 263.

[54] Privilegienabkommen Art. 9 Abs. 2 letzter Satz.

[55] Privilegienabkommen Art. 9 Abs. 3.

[56] Müller S. 238.

2. Die Dauer

Das Privilegienabkommen sieht vor, daß die für uns in Betracht fallenden Privilegien ein Jahr dauern, und es überläßt den Landesgesetzgebungen die Aufstellung von Tatbeständen, welche diese einjährige Verjährungsfrist unterbrechen [57]. Nach dem schweizerischen Obligationenrecht wird die Verjährung durch Schuldbetreibung, durch Ladung vor Gericht und durch Anerkennung der Forderung von Seiten des Schuldners unterbrochen [58].

Wir fragen uns nun mit Smeesters, ob diese Unterbrechungsgründe auch im Seerecht Geltung besäßen. Kann der Schiffsgläubiger, für unsern Fall also ein Mitglied der Schiffsbesatzung, den Ablauf der Verjährung damit unterbrechen, daß er den Schuldner, also den Schiffseigentümer, vor Gericht lädt oder dieser den Bestand des Privileges anerkennt? «Nous ne le pensons pas», sagt Smeesters, «car le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers, même hypothécaires [59]. Das Privileg betreffe das Verhältnis der Gläubiger unter sich und setze eine Mehrheit voraus. Folglich sei der Rang unter den Gläubigern dem Schuldner gleichgültig; denn was der eine durch sein Privileg mehr bekommt, erhalte der andere weniger und der Schuldner könne für die Vorzugsgründe kein rechtliches Interesse geltend machen. Das Privileg verjähre deshalb nur zu Gunsten der andern Gläubiger und nicht zu Gunsten des Gemeinschuldners. Daraus folge, daß dessen Ablauf nicht durch die eingangs erwähnten Gründe unterbrochen werden könne. Eine solche Regelung würde den Seekredit schädigen. Smeesters kommt zum Schluß, daß die Beschlagnahme des Schiffes der einzige Akt ist, der den Ablauf der Verjährungsfrist unterbricht [60].

[57] Art. 9 Abs. 5.

[58] OR Art. 135; vgl. CC Art. 2244 und 2248.

[59] Smeesters I No. 56 S. 82.

[60] Smeesters I No. 56 S. 83.

3. Der Untergang

a) *Allgemeine Untergangsgründe:* Das Privilegienabkommen stellt keine solchen auf, sondern verweist auf die Landesgesetzgebung [61]. Allgemein sind aber in der Praxis der Seestaaten die folgenden anerkannt:

aa) Der Untergang der Forderung: da das Privileg eine besondere Garantie der Forderung ist, erlöscht es auch mit derselben.

bb) Der gerichtliche Zwangsverkauf des Schiffes: das Recht des Gläubigers geht vom Schiff auf den Kaufpreis über, was den Untergang des Privileges bewirkt.

cc) Der Notverkauf des Schiffes durch den Kapitän außerhalb des Heimathafens.

dd) Der freiwillige Verkauf des Schiffes: das Privilegienabkommen bestimmt [62]: bei Veräußerung erlischt das Privileg nur, wenn sie von gewissen, von den nationalen Gesetzgebungen vorgeschriebenen Publizitätsformen begleitet ist. In Deutschland geht das Privileg bei freiwilliger Veräußerung erst dann unter, wenn auf Antrag des Erwerbers ein gerichtliches Aufgebotsverfahren zur Ermittlung der unbekannten Schiffsgläubigerschaft stattgefunden hat [63]. In Italien muß nach dem Verkauf des Schiffes eine Frist von mindestens 60 Tagen verflossen sein [64]. In Frankreich geht das Verfolgungsrecht unbeschadet der Weiterexistenz des Privileges zwei Monate nach erfolgter Bekanntmachung des Verkaufes im «Bulletin officiel des ventes et cessions de fonds de commerce» unter [65].

ee) Völkerrechtliche Einwirkungen, wie prisenrechtliche Einziehungen des Schiffes im Seekrieg.

[61] Art. 9 Abs. 4.

[62] Art. 9 Abs. 4.

[63] Schröder in HB Endemann S. 307; Wüstendörfer S. 136; HGB § 765; dt. ZPO § 1002.

[64] Brunetti No. 573 S. 397.

[65] Ripert II No. 1158 S. 107.

ff) Die Konfiskation des Schiffes wegen Verletzung von zoll- und polizeirechtlichen Vorschriften. Ripert bezeichnet diesen Untergangsgrund als sehr ungerecht, denn die Konfiskation sollte die Rechte Dritter respektieren [66] [67].

b) *Spezielle Untergangsgründe:* Als einziger ist hier die Verjährung zu erwähnen [68]. Nach Ablauf der Verjährungsfrist, die mit Ausnahme der in Art. 2 Ziff. 5 des Privilegienabkommens genannten Fällen ein Jahr beträgt, bleibt die Forderung bestehen, verliert jedoch nur die Privilegierung, d. h. sie wird chirographarisch [69]. In Frankreich spricht ein Gesetz vom 19. Februar 1949 dem Chirographargläubiger das Verfolgungsrecht ab [70].

VII. Der Beweis der Privilegierung (Int. Ue. Art. 11)

1. Das älteste Recht

Art. 192 des alten Ccom. schrieb den Beweis der Forderung, die im Genusse der Privilegierung stand, vor. Die Eintragung in der Musterrolle (rôle d'équipage) war die einzig zulässige Form für den Nachweis der Privilegierung: sie konnte also nicht für Ansprüche geltend gemacht werden, die in der Musterrolle nicht figurierten. Mit dieser Bestimmung wollte man einen Mißbrauch der Privilegierung ausschließen und zugleich die Ausübung des Privileges erschweren oder beschränken. Diese Maßnahme war aber unlogisch; denn wenn es einem Gläubiger gelang, eine Forderung dank der damaligen Freiheit der Beweiserbringung zu begründen, so hatte er kein Anrecht auf das Privileg, wenn die vorgeschriebenen Formalitäten fehlten [71].

[66] Ripert II No. 1159 S. 107.

[67] **Zum Ganzen:** Schröder in HB Endemann S. 307; Wüstendörfer S. 136; Smeesters I No. 70 ff. S. 108; Ripert II No. 1159 S. 107; Brunetti No. 572 S. 396; No. 573 S. 397.

[68] Vgl. VI dieses Paragraphen.

[70] Ripert II No. 1157 S. 106.

[71] Lyon V No. 387 S. 256; Ripert II No. 1115 S. 79 f.

2. Das neue Recht

Die besonderen Beweisvorschriften sind heute fallen gelassen worden. Das internationale Übereinkommen bestimmt demgemäß, daß die Privilegien außer den in der Konvention enthaltenen Vorbehalten keinen Formalitäten und keinen besonderen Beweisvorschriften unterworfen sein dürfen [72].

VIII. Internationale Gesetzeskonflikte

Fragen wir uns, wie der Fall zu beurteilen ist, wenn z. B. ein schweizerisches Seeschiff, das nach den Gesetzesbestimmungen unseres Landes mit privilegierten Pfandrechten behaftet ist, nach Frankreich gelangt und dort aus irgend welchen Gründen beschlagnahmt und verkauft wird. Muß der französischer Richter den Bestand dieser Privilegien anerkennen? Nach Ripert ist er dazu verpflichtet, denn nach französischem Recht habe er die Rechte, die im Auslande gültig entstanden sind, zu berücksichtigen. Das gilt auch dann, wenn das Privileg in Frankreich gar nicht entstehen konnte. Nach der Praxis des internationalen Privatrechtes erlischt ein im Ausland begründetes Recht an einer beweglichen Sache (und das ist das Schiff in Wirklichkeit) nicht schon dann, wenn es nach dem Gesetze eines spätern Aufenthaltsortes nur nicht entstehen konnte, sondern erst dann, wenn es mit einem andern nach dem Gesetz dieses spätern Aufenthaltsortes begründeten bestimmten Rechte in Kollision gerät [73]. Zum anwendbaren Recht bemerkt Ripert, daß es sich nicht darum handeln könne, für ein fremdes Schiff, das im Auslande Verbindlichkeiten eingegangen ist, das Recht des Ortes der Beschlagnahmung — also in diesem Falle französisches Recht — anzuwenden. Vielmehr müsse das Flaggenrecht berücksichtigt werden, das aber in verschiedenen Beziehungen den Anschauungen des ordre public zu weichen habe [74].

[72] Lewis in HB Endemann S. 50; Privilegienabkommen Art. 11.
[73] L. von Bar II S. 195 f.
[74] Ripert II No. 1163 S. 109 f.

4. Abschnitt:

Der Schutz der Seeleute bei Unfall, Krankheit und Tod

I. Unterabschnitt:

Die Verpflichtungen des Reeders bei Unfall, Krankheit und Tod des Seemannes

§ 22: Begründung, historische Entwicklung und Abgrenzung zum Zivilrecht

I. Die Begründung der Verpflichtung

Vergleichen wir die Arbeitsbedingungen der Werktätigen zu Lande und zur See, so fällt es uns nicht schwer festzustellen, daß der besondere Schutz, der den Seeleuten bei Unfall und Krankheit vom Reeder gewährt wird, verglichen mit ihren Kollegen zu Lande eine gerechtfertigte Bevorzugung darstellt. Die Anstrengungen, Gefahren und der bei längeren Fahrten hohen Schwankungen unterworfene Witterungs- und Klimawechsel, der oft Ursache von Krankheiten oder Ermüdungserscheinungen ist, verschaffen der Frage nach Ansprüchen aus Erkrankungen und Verletzungen gesteigerte Bedeutung. Und zwar nicht nur deshalb, weil die Seeleute dieser unmittelbaren Umgehung während der Ausübung ihres Berufes ständig ausgesetzt sind, sondern auch darum, weil sie von jeglicher häuslichen Pflegemöglichkeit weit entfernt sind und nur das Schiff, womit sie allernächst verbunden sind, diesen Schutz übernehmen kann. Das Nichtbestehen solcher humanitären Verpflichtungen würde bedeuten, daß die Seeleute der

Unbill der Natur und den Zufällen hilf- und schutzlos ausgesetzt wären.

II. Die historische Entwicklung des Schutzgedankens

Schon die Rôles d'Oléron und das Seerecht von Wisby enthalten in auffallender Übereinstimmung weitgehende Schutzbestimmungen, die denen der modernen Zeit sehr nahe kommen. Wie konkret, anschaulich und ins Einzelne gehend die Gesetze zu jener Zeit verfaßt waren, zeigt Art. 7 der Rôles d'Oléron. «Lorsqu'un homme de l'équipage tombe malade en faisant le service du navire, le patron doit le mettre à terre, le placer dans une maison, lui procurer de la graisse ou chandelle pour l'éclairer, lui donner un des serviteurs du navire, ou louer une femme pour le soigner, et lui fournir des vivres comme il en aurait reçu dans le navire s'il était en santé: mais il ne doit rien de plus, s'il ne le veut; et si l'homme malade veut avoir une nourriture plus délicate, le patron n'est pas obligé de la lui fournir, si ce n'est à ses dépens. Lorsque le navire est en état de partir, le patron n'est pas obligé d'attendre la guérison du malade, qui conserve le droit d'être payé de ses loyers; et s'il meurt, sa femme et ses héritiers ont les mêmes droits [1]».

Die Ordonnance de la marie (livre III tit. 4 Art. 11) übernahm diese Bestimmungen im wesentlichen. Der Gesetzgeber war dabei aber nicht nur vom Gedanken der sozialen Notwendigkeit der Bestimmung erfüllt, sondern bezweckte zugleich, möglichst viele Leute für den Schiffsdienst zu ermuntern; denn Colbert, dem die Redaktion der Ordonnance oblag, war die Errichtung einer großen Handelsflotte das letzte Ziel [2].

In Amerika hatte der Reeder noch bis ins 19. Jahrhundert hinein für die Heil- und Pflegekosten der Schiffsbesatzung nur beschränkt einzustehen. Man ging nämlich von der Anschauung aus, ein Seemann müßte bei Dienstantritt die na-

[1] Pardessus I S. 327 f.;vgl. Seerecht von Wisby Art. 21 = Pardessus I S. 474 f.; vgl. Hanserezeß v. 1591 Art. 46 = Pardessus II S. 521.

[2] Allegret S. 7.

türlichen und normalen Gefahren seines Berufes kennen und sie mit der Wahl seines Berufes auch in Kauf nehmen [3].

III. Das internationale Übereinkommen

Die internationale Arbeitsorganisation errichtete auf ihrer 21. Tagung in Genf am 24. Oktober 1936 eine Konvention über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall und Tod von Schiffsleuten. Diesem Abkommen sind bis zum Monat März 1954 folgende Staaten beigetreten: Belgien, Bulgarien, die Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreich, Italien und Mexiko.

IV. Das Verhältnas zum schweizerischen Zivilrecht

1. Außervertraglich (infolge Schädigung durch das Schiff)

Im Gegensatz zur umfassenden Haftung hinsichtlich beweglicher und unbeweglicher Sachen im französischen und italienischen Recht fällt nach schweizerischem Zivilrecht das Seeschiff nicht unter den Werkbegriff. Die Umschreibung der Werkhaftung im CC français («responsabilité du fait des choses que l'on a sous sa garde»: Art. 1384 I; vgl. CC ital. Art. 1153 I, 1154) erfährt in dieser Hinsicht im schweizerischen Obligationenrecht (Art. 58) eine bedeutende Beschränkung [4]. Es leuchtet aber ein, daß damit den praktischen Bedürfnissen im Seebetrieb nicht Genüge geleistet würde. Anstelle der zivilrechtlichen Werkhaftung statuiert deshalb Art. 48 des Seeschiffahrtsgesetzes eine spezielle Haftung des Reeders, die der zivilrechtlichen Werkhaftung sehr nahe steht. Darnach haftet der Reeder — über Art. 41 OR hinaus — für den Schaden, der durch den Betrieb des Seeschiffes einem Dritten zugefügt worden ist, sofern er nicht nachweist, daß der Schaden durch höhere Gewalt, Selbstverschulden des Geschädigten oder Verschulden eines Dritten entstanden ist. Aber diese Haftungsvorschrift findet auf die Mitglieder der Schiffsbe-

[3] Wißmann S. 117.

[4] Oftinger II S. 392 vgl. Guhl S. 154 f.; Oser-Schönenberger S. 408 f. BGE 42 II 42.

satzung keine Anwendung, da sie laut Art. 48, Abs. 1, letzter Satz, dieses Gesetzes nicht als Dritte gelten. Die Haftpflicht des Reeders für Unfälle und Krankheiten der Seeleute beruht nach dem gegenwärtigen Stand des schweizerischen Seerechtes nicht mehr auf Spezialrecht, sondern auf Dienstvertragsrecht (vgl. Ziff. 2 hiernach).

Nach den allgemeinen Grundsätzen des Seerechtes stehen dem Reeder Entlastungsbeweise nur in sehr beschränktem Maße zu, niemals aber für Zufall oder höhere Gewalt, die gerade im Schiffsdienst wohl die allermeisten Gründe der Schadensereignisse darstellen. Auch die Haftung für Selbstverschulden des Seemanns wird nicht gänzlich ausgeschlossen [5]. Wie wir sehen, haftet der Reeder strenger als der Werkeigentümer im Sinne des OR.

2. Dienstvertraglich

Zunächst können drei Bestimmungen des allgemeinen Dienstvertragsrechtes des OR herangezogen werden. Art. 335 gewährt dem Dienstpflichtigen bei einem auf längere Zeit abgeschlossenen Vertrag für eine verhältnismäßig kurze Zeit Anspruch auf Lohnzahlung, wenn er an der Leistung der Dienste durch Krankheit oder ähnliche Gründe verhindert ist.

Nach Art. 339 OR ist sodann der Dienstherr verpflichtet, soweit es mit Rücksicht auf das einzelne Dienstverhältnis und die Natur der Dienstleistung ihm billigerweise zugemutet werden darf, für genügende Schutzmaßregeln gegen die Betriebsgefahren, für angemessene und gesunde Arbeitsräume und, wo Hausgemeinschaft besteht, für gesunde Schlafräume zu sorgen. Diese Bestimmung stellt die allgemeine Grundlage für die Arbeitgeberhaftpflicht bei Betriebsunfällen und Erkrankungen der Arbeitnehmer dar.

Schließlich hat gemäß Art. 344 Abs. 2 OR der pflegebedürftige Arbeitnehmer, der mit dem Dienstherrn in Hausge-

[5] Vgl. § 24 II Ziff. 2 dieser Arbeit.

meinschaft lebt, Anspruch auf Pflege, Unterhalt, Beköstigung und ärztliche Behandlung [5a].

Im Seerecht geht die Schutztendenz viel weiter: der kranke oder verletzte Seemann hat Anspruch auf Fortzahlung der Heuer während der ganzen Dauer der Reise und je nach dem Eintritt des Versicherungsschutzes noch während einer gewissen Zeit nach der Anlandsetzung, d. h. über das Ende des Heuervertrages hinaus [6].

Nebstdem hat der Kapitän, bzw. der Reeder, analog dem Dienstherrn zu Lande, die nötigen Sicherheitsvorkehren zu errichten und aufrechtzuerhalten [7].

Dem Vernehmen nach ist beabsichtigt, in einer Verordnung zum Seeschiffahrtsgesetz nähere Bestimmungen über die Verpflichtungen des Reeders bei Krankheit, Unfall und Tod eines Seemannes aufzustellen, wobei zweifellos Übereinstimmung mit den international geltenden Regeln für diese Tatbestände hergestellt werden wird.

Die Anwendung der Haftungsbestimmungen des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post vom 28. März 1905 (EHG) auf den Seeverkehr ist ausgeschlossen, obwohl Art. 1 dieses Gesetzes und Art. 48 des Seeschiffahrtsgesetzes dieselben Haftungsgrundsätze aufstellen. Das EHG hat in dieser Hinsicht nur konzessionierte Schiffahrtsunternehmungen zum Gegenstande. Die Seeschiffahrtsunternehmungen unterliegen jedoch keiner Konzessionspflicht, sondern beruhen wegen ihrer Internationalität auf besonderen völkerrechtlichen Voraussetzungen. Art. 41 Abs. 4 des Seeschiffahrtsgesetzes besagt ausdrücklich, daß die Zulassung zur Seeschiffahrt und die Ausstellung eines Seebriefes nicht die Bedeutung einer obrigkeitlichen Konzessionen haben. Zudem schließt das Gesetz in Art.

[5a] Über die Anwendung der drei Bestimmungen in der Praxis; vgl Schweingruber, Kommentar zum Dienstvertrag, 2. Auflage 1954, mit den entsprechenden Erläuterungen.

[6] Seeschiffahrtsgesetz Art. 77 Abs. 3 a. E.

[7] Seeschiffahrtsgesetz Art. 47 und 53 Abs. 1.

125 Abs. 3 seine Anwendung auf Schiffe, mit denen die Schifffahrt gestützt auf eine Bundeskonzession betrieben wird, selbst aus.

§ 23: Die Voraussetzungen der Verpflichtung

I. Der Zeitpunkt der Krankheit und des Unfalls

1. Krankheit und Unfall während des Dienstes

Nach dem Wortlaut von Art. 2 Ziff. 1 a des Internationalen Übereinkommens erstreckt sich die Verpflichtung zur Heilbehandlung auf die Zeit zwischen dem im Heuervertrag festgesetzten Tag des Dienstantrittes und der Beendigung des Dienstverhältnisses. Gegenüber Art. 262 des alten Ccom., der für die Umgrenzung dieser Zeitspanne sich des Ausdruckes «pendant le voyage» bediente, bedeutet die neue Fassung eine Klärung, weil damit die vielen, sich oft widersprechenden Interpretationen über den Begriff der Reise unnötig geworden sind [8].

2. Kann sich der Seemann auf den Grundsatz von Art. 2 Ziff. 1a des Int. Ue. berufen, wenn die Krankheit während der Dienstzeit ausbricht, aber schon vorher latent bestand?

Da keine Gesetzesbestimmungen vorliegen, die dem erkrankten Seemann den Beweis auferlegen, seine Krankheit sei durch den Dienst verursacht worden, so müssen wir die Frage grundsätzlich bejahen. Es wird vermutet, daß er sich in gesundem Zustande in den Dienst begebe und ohne diese Voraussetzung würde eine Anheuerung gar nicht möglich sein. Anderseits besteht für den Reeder die Möglichkeit nachzuweisen, daß die Krankheit früheren Ursprungs ist. Gelingt ihm dieser Beweis, so kann er sich von seinen Verpflichtungen befreien [9]. Für die Unfälle besteht diese Schwierigkeit nicht, da es viel leichter ist, deren zeitliche Herkunft zu bestimmen. Das Übereinkommen und viele Gesetze sehen die

[8] Zu den Kontroversen vgl. Allegret S. 9.

[9] Neguère S. 62; Allegret S. 10 f.

Möglichkeit vor, den Reeder von der kostenlosen Heilbehandlung Abstand nehmen zu lassen, wenn es sich um Krankheiten oder Gebrechen handelt, die der Seemann beim Abschluß des Heuervertrages absichtlich verheimlicht hat [10].

II. Der Einfluß des Verschuldens

1. Das Verschulden des Reeders und des Kapitäns

Die speziellen Regeln des Seerechtes geben auf diese Frage keine Antwort; vielmehr ist hier das Zivilrecht maßgebend. Kann der Seemann ein Verschulden des Reeders oder des Kapitäns nachweisen und steht dieses in Kausalzusammenhang mit dem erlittenen Schaden, so hat er Anrecht auf eine höhere Entschädigung. Solcher Schaden kann z. B. entstehen durch Unterlassen der Anbringung der notwendigen Sicherheitsvorkehren, Mitführen einer gefährlichen Ladung, ebenso durch Befehle zu gefährlichen Handlungen, sofern diese mit dem Schadensereignis in direktem Zusammenhang stehen [11].

2. Das Verschulden des Seemannes

Schon die alten Seerechte enthielten übereinstimmend die gleichen Sanktionen gegen Matrosen, die ohne Erlaubnis an Land gehen, sich dort betrinken, in Streit geraten und dadurch verletzt oder krank werden [12].

Im Hinblick auf Art. 2 Ziff. 2b des Übereinkommens müssen wir folgendes bemerken: die Pflichten des Reeders werden beschränkt wenn der Seemann den Unfall oder die Krankheit durch eine strafbare Handlung, wissentlich, absichtlich oder grob fahrlässig verschuldet hat. Nach herrschender Auffassung gilt aber der Grundsatz der Gewährung von Heilbehandlung und Unterkunft auch Seeleuten gegenüber, die sich

[10] Int. Ue. Art. 2 Ziff. 1c; vgl. hierzu die ähnlichen Probleme bei der schweizerischen Militärversicherung.

[11] Ripert I No. 583 S. 513; vgl. CC Art. 1382—1384; OR Art. 41.

[12] Vgl. Rôles d'Oléron Art. 6 = Pardessus I S. 327; Seerecht v. Wisby Art. 20 = Pardessus I S. 473; Hanserzeß v. 1591 Art. 40 = Pardessus II S. 519; Jugement VI des Jugements de Damme = Pardessus I S. 373.

die Krankheit oder den Unfall durch einen oben angeführten Grund zugezogen haben, wie auch die Regel, wonach unter diesen Voraussetzungen die dafür aufgewandten Kosten dem Seemann überbunden werden und ihm jegliche Entschädigung abgesprochen wird.

Wir betrachten jetzt die Ausgestaltung der Verpflichtungen des Reeders in den nachgenannten Staaten:

a) *In Deutschland:* Der Seemann verliert den Anspruch auf Fortbezug der Heuer [13], auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung nur, wenn er sich die Krankheit oder Verletzung durch eine strafbare Handlung zugezogen oder das Schiff ohne rechtmäßigen Grund [14] verlassen hat. Von diesen Vorfällen abgesehen ist es gleichgültig, ob er den Schaden selbst verschuldete oder nicht. Nach den Ausführungen von Pappenheim ist zu schließen, daß unter diesen Voraussetzungen der Reeder nach erfolgter Heilbehandlung ein Regreßrecht auf den Seemann hat [15].

b) *In Frankreich:* Die französische Rechtssprechung kennt zur Abgrenzung des Schuldbegriffes neuerdings auch den Ausdruck «unentschuldbar» (inexcusable) und befolgt den Grundsatz, wonach er seines Anspruches auf Entschädigung nur dann verlustig geht, wenn der Schaden durch eine vorsätzliche Handlung oder einen unentschuldbaren Fehler entstanden ist. Im Gegensatz zum deutschen und, wie wir noch sehen werden, zum belgischen Recht, hat er ebenfalls Anspruch auf kostenlose Heilbehandlung und Verpflegung «sauf recours ultérieur contre le marin» [16]. Art. 264 des alten Ccom. enthielt noch die Bestimmungen, daß der Seemann, der das Schiff ohne Erlaubnis verlassen hat und am Lande verletzt wurde, die Pflege zu bezahlen hätte.

c) *In Belgien:* Der belgische Reeder kann die Kosten der Heilbehandlung, der Unterkunft und der Verpflegung nur dann

[13] Über den Fortbezug der Heuer vgl. SeemO § 61.

[14] Für die rechtsmäßigen Gründe siehe SeemO § 74.

[15] Pappenheim S. 528; SeemO § 62.

[16] Ripert I No. 585 S. 515 f.; Noguère S. 74.

auf den Seemann abwälzen, wenn dieser Krankheit oder Unfall durch ein schweres Verschulden (faute grave) verursacht hat. Gleichgestellt ist der Fall, wenn er das Schiff ohne Erlaubnis des Kapitäns verlassen und sich dabei eine Krankheit oder Verletzung zugezogen hat. Wie in andern Ländern hört auch hier der Fortbezug der Heuer auf, sobald er keine Dienste mehr leistet [17].

d) *In den Vereinigten Staaten:* Das Recht auf kostenfreie Heilbehandlung entfällt, wenn die Krankheit oder Verletzung in einer vorsätzlichen Handlung, infolge von Ausschweifungen oder in disziplinwidrigem Verhalten begründet liegt [18].

III. Die Abgrenzung zur Sozialversicherung

Wenn das mittelalterliche Seerecht die Verpflichtung des Reeders zur Heilbehandlung, Fortbezahlung der Heuer, Gewährung von Unterkunft und Verpflegung bis zur Genesung des Matrosen ausdehnte, so bedeutete dies eine große, für die damaligen Verhältnisse oft drückende Last. Die Ordonnance de la marine und noch selbst Art. 262 des alten Ccom. enthielten keine Bestimmungen über die Beendigung dieser Verpflichtungen. Es lag den Gerichten ob, den Eintritt der Heilung und damit das Ende der Sozialleistungen festzustellen. Der revidierte Art. 262 brachte auf der Reederseite insofern eine Erleichterung, als er sich von Lasten durch Bezahlung einer bestimmten Summe an die betreffende Schiffahrtsbehörde befreien konnte [19].

Die moderne Entwicklung und Ausdehnung des Versicherungswesens hat zu einer erheblichen Entlastung der Reeder geführt: ihre Fürsorge endet jetzt für den kranken- und unfallversicherten Seemann meistens, sobald für diesen die Versicherungskassen erreichbar sind, d. h. normalerweise mit Verlassen des Schiffes im inländischen Hafen. Weil eine so-

[17] Smeesters I No. 254 S. 364.

[18] Wißmann S. 112 f.

[19] Lyon V No. 460 S. 300 f.

fortige Ablösung durch den Versicherungsschutz oft nicht möglich ist, enthalten die Seegesetzgebungen bestimmte Fristen, innerhalb derer der Reeder für die Fürsorgeleistungen aufzukommen hat [20].

§ 24: Die Reichweite der Fürsorgepflicht des Reeders

I. In persönlicher Hinsicht

Die Vorschriften über die Fürsorgepflicht stellen einen Schutz dar, der von allen Personen, die im Seeschiffahrtsgewerbe tätig sind, angerufen werden können [21]. Das Übereinkommen gestattet jedoch den Vertragsstaaten für folgende Personenkategorien eine Ausnahme zu machen [22]:

— Personen, die beschäftigt sind an Bord von
  a) Schiffen der Behörden, wenn diese Schiffe nicht der Handelsschiffahrt dienen;
  b) Fahrzeugen der Küstenfischerei;
  c) Fahrzeugen mit einem Bruttoraumgehalt von weniger als 25 Tonnen;
  d) einfachen Holzfahrzeugen, wie z. B. «Dhows» und Dschunken.
— Personen, die an Bord für Rechnung eines andern Arbeitgebers als des Reeders beschäftigt sind;
— Personen, die ausschließlich in Häfen mit Ausbesserungsarbeiten, dem Reinigen, dem Beladen oder dem Entladen von Schiffen beschäftigt sind;
— Familienangehörige des Reeders;
— Lotsen.

[20] C. trav. mar. Art. 85; Ripert I No. 699 S. 617; Deutsches Seekrankenversicherungsgesetz Art. 1 Ziff. 9; (HGB §§ 480, 487) = RGBl I 1927 S. 338 f; Art. 2 Ziff. 7—10 = RGBl I 1927 S. 341.

[21] Inklusive die Angestellten in der Vergnügungsschiffahrt.

[22] Art. 1 Ziff. 2.

II. In zeitlicher Hinsicht

1. Der Grundsatz

Nach der ältern und zum Teil noch neuern Rechtsprechung gilt der Grundsatz, daß der Reeder die Kosten der Heilbehandlung zu tragen habe, bis die Krankheit oder Verwundung geheilt oder diese als unheilbar erklärt worden ist[23]. In Wirklichkeit aber wird der Reeder wohl in keinem Lande mehr zugemutet, diese Last unbegrenzt zu tragen. Zu diesem Zwecke haben die Gesetze sie zeitlich beschränkt.

2. Die Beschränkungen

Das Abkommen überläßt den Gesetzgebungen die Möglichkeit, die Fürsorge des Reeders auf eine Zeit zu beschränken, die nicht weniger als 16 Wochen vom Tage des Unfalles oder des Krankheitsbeginnes an umfassen darf[24]. Betrachten wir diese Bestimmungen näher, so entdecken wir bald ihre für den Seemann verhängnisvolle Härte, denn sie macht das Erlöschen der Verpflichtung nicht vom Bestehen eines entsprechenden Versicherungsschutzes in den Abkommensstaaten abhängig. Die Härte dieser Bestimmung kann nur verstanden werden, wenn der Versicherungsschutz in den meisten, ja in allen seefahrenden Staaten bestünde und es ermöglichte, die private Fürsorgepflicht des Reeders abzulösen.

Das italienische und französische Seerecht[25] kennen ebenfalls die 16-wöchige Verpflichtungsfrist, während das deutsche diese auf höchstens 26 Wochen ausdehnt[26]. In Belgien endet die Leistungspflicht des Reeders mit der Ankunft des Seemannes im Anheuerungs- oder in einem Heimathafen

[23] Int. Ue. Art. 4 Abs. 1; C. trav. mar. Art. 80; Smeesters I No. 253 S. 362 f.

[24] Art. 4 Abs. 2.

[25] Ripert I No. 588 S. 520; décret-loi vom 17. 6. 1938; Brunetti No. 263. S. 187; Cod. della nav. Art. 356. Sind Krankheit oder Unfall arbeitsbedingt, so kennt das italienische Recht eine Frist von 6 Monaten.

[26] Pappenheim S. 531; Wüstendörfer S. 187; vgl. Seekrankenversicherungsgesetz Art. 2 Ziff. 1 Abs. 8—9 Art. 3 Ziff. 1 Abs. 7—9 = RGBl I 1927 S. 341 f.

oder mit der Feststellung der Unheilbarkeit der Krankheit, mit der Heilung der Wunde oder mit der endgültigen Genesung [27].

Hat der Seemann die Reise infolge seiner Krankheit oder Verletzung nicht angetreten, so dauert in Deutschland die Fürsorgepflicht bis zum Ablauf von 26 Wochen seit der Erkrankung oder Verletzung; hat er aber die Reise angetreten, so dauert sie bis höchtsens 26 Wochen seit Verlassen des Schiffes. Dabei ist es gleichgültig, ob er vor oder nach Antritt der Reise erkrankt oder verletzt worden ist [28].

Die Bestimmung über diese Dauer will nicht etwa besagen, die Ablösung des Schutzes durch die öffentliche Fürsorge könne erst nach 16, bzw. 26 Wochen eintreten, sondern der Reeder hat solange zu haften, bis die Versicherungsleistungen erreichbar sind, und dies während der genannten Maximalfristen [29].

In den Vereinigten Staaten hat der Reeder die Kosten nur dann zu tragen, wenn der Seemann im Ausland oder in einem inländischen Hafen ausgeschifft werden muß, wo sich kein «Marine Hospital» befindet. Im Jahre 1939 gab es in den U. S. A. 26 solcher Spitäler, 134 «Relief-Stations» und 133 Seekrankenhäuser, die nicht von «Marine-Hospitals» geführt werden [30].

§ 25: Der Inhalt der Verpflichtung

I. Die Heilbehandlung

1. Der Umfang

Die Pflicht, für Verwundete und kranke Seeleute zu sorgen, umfaßt auch die Ausstattung mit den erforderlichen Heil- und Pflegemitteln. Wenn nötig, ist ein Arzt an Bord mitzuführen. Die Heilbehandlung umfaßt gewöhnlich die

[27] Smeesters I No. 253 S. 363.
[28] Pappenheim S. 531.
[29] Int. Ue. Art. 4 Abs. 3.
[30] Wißmann S. 114 Anm. 68.

ärztliche Betreuung, die Versorgung mit Arzneien und die Gewährung von Unterkunft und Verpflegung [31]. Zweifellos gehört dazu auch die Vornahme von Operationen, sofern diese notwendig sind [32]. Zu etlichen Schwierigkeiten gibt die Frage Anlaß, ob ein nachfolgender Erholungsurlaub als zur Heilbehandlung gehörend anzusehen sei. Ein Entscheid des Handelsgerichtes von Marseille vom Jahre 1876 hatte noch verfügt, dem Reeder könnten die Kosten für die übliche Behandlung auferlegt werden. Bald darauf änderte es seine Praxis und erklärte, die Auslegung des Art. 262 des Ccom. ließe diese Unterscheidung nicht zu; eine Spezialbehandlung, wie z. B. Massagen, Elektrotherapie, Badekuren stellten unter Umständen nichts anormales dar, sondern die Heilung würde dadurch sogar beschleunigt [33]. Schickt ein Arzt einen Kranken in einen Erholungsurlaub und schreibt er ihm dazu noch eine Spezialbehandlung vor, so ist das eine Fortsetzung der Heilbehandlung und geht zu Lasten des Reeders. Ist aber die Konvaleszenz ein bloßer Ruheaufenthalt, so gehört sie nach französischer Auffassung nicht mehr zur Heilung, da der Kranke die Gesundheit mit eigenen Kräften wiedererlangt hat [34].

Entzieht sich der Seemann der Heilbehandlung ohne berechtigten Grund oder vereitelt oder erschwert er dadurch nach ärztlichem Gutachten die Heilung, so verliert er den Anspruch auf kostenfreie Verpflegung und Heilbehandlung [35].

2. Die Fürsorge auf dem Schiff

Sie ist während der Reise die einzige Möglichkeit. Auch wenn der Seemann vor Antritt des Dienstes sich eine Krankheit oder Verletzung zugezogen hat, ist er, wenn es die Verhältnisse zulassen, verpflichtet, sich zum Zwecke der Behandlung

[31] Int. Ue. Art. 3; C. trav. mar. Art. 79; SeemO § 59 in Abänderung der Fassung durch das Seekrankenversicherungsgesetz).

[32] Ripert I No. 587 S. 518.

[33] Noguère S. 56.

[34] Ripert I No. 588 bis S. 520.

[35] Pappenheim S. 535.

an Bord zu begeben. Dem Reeder steht aber das Recht zu, dem Schiffsmann wie dem Kapitän Heilbehandlung und Verpflegung in einer Krankenanstalt zu gewähren [36].

3. Die Fürsorge in einer Krankenanstalt

Sie ergibt sich in der Regel dann, wenn ein Seemann während der Reise ausgeschifft werden muß oder nach Beendigung der Reise: in diesem Falle kann die Ausschiffung nur auf Anweisung des Schiffsarztes oder eines Arztes, der vom Konsul bestimmt worden ist, erfolgen [37]. § 59 Abs. 4 der SeemO sieht vor, daß der Schiffsmann, der wegen Krankheit oder Verletzung außerhalb Deutschlands zurückgeblieben ist, mit seiner Einwilligung und der des behandelnden Arztes oder des Seemannsamtes nach einem deutschen Hafen in eine Krankenanstalt überführt werden kann.

Läßt der Kapitän den hilfsbedürftigen Seemann in einem fremden Hafen, wo sich keine konsularische Vertretung befindet, zurück, ohne für dessen Fürsorge und Heimschaffung besorgt zu sein, so macht er sich strafbar [38].

Muß der Seemann wegen Erkrankung oder Verletzung am Lande zurückgelassen werden, so ist für seine persönlichen Gegenstände und für die im Zeitpunkt der Ausschiffung ausstehende Heuer Sorge zu tragen [39]. Diese sind für den Schiffsmann durch den Kapitän, für den Kapitän durch seinen Stellvertreter auf einem Verzeichnis aufzuführen und dem Konsulat oder der Krankenanstalt, in die der Betreffende aufgenommen wird, zu überliefern. Ein zweites Exemplar dieses Inventars ist mit einem Vermerk der Überlieferungsstelle dem Erkrankten oder Verletzten zu übergeben [40]. Der Kapitän, der

[36] Pappenheim S. 533.

[37] Smeesters I No. 253 S. 353.

[38] Code disc. de la marine marchande Art. 67 SeemO. § 113 Ziff. 4; Codice della navigazione Art. 1156.

[39] Int. Ue. Art. 8.

[40] SeemO § 63; Pappenheim S. 539.

diese ihm obliegende Pflicht vernachlässigt, setzt sich der Strafe aus [41].

4. Die Fürsorge in der Familie

Hat der Seemann an dem Orte, wo er das Schiff verläßt oder in eine Krankenanstalt aufgenommen werden soll, einen eigenen Haushalt oder Familienangehörige, mit denen er in häuslicher Gemeinschaft lebt, so kann in Deutschland die Aufnahme in die Krankenanstalt ohne seine Zustimmung nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen erfolgen [42].

Nach Art. 82 des C. trav. mar. kann sich der Seemann zuhause von einem von ihm gewählten Arzte behandeln lassen; der Reeder behält sich bloß ein Kontrollrecht durch einen Vertrauensarzt vor. Zudem bestimmt Abs. 2 des Artikels, daß der Seemann eine tägliche Entschädigung in der Höhe der entsprechenden Spitalkosten erhält.

II. Der Heimschaffungsanspruch [43]

Art. 6 des Übereinkommens deckt sich mit dem Internationalen Übereinkommen über die Heimschaffung von Schiffsleuten. Der Vollständigkeit halber sollen hier die Bestimmungen wiedergegeben sein.

1. Der Reeder trägt die Kosten der Heimschaffung für jeden während der Reise wegen Krankheit oder Unfall ausgeschifften Kranken oder Verletzten.
2. Der Bestimmungshafen hat zu sein
   a) der Anheuerungshafen oder
   b) der Ausreisehafen des Schiffes oder
   c) ein Hafen des Heimatstaates des Kranken oder des Verletzten oder des Staates, dem der Kranke oder Verletzte angehört oder

[41] SeemO § 114 Ziff. 10.

[42] SeemO § 59 Abs. 3 in Abänderung durch das Seekrankenversicherungsgesetz.

[43] Vgl. die Ausführungen im 1. Abschnitt dieser Arbeit.

d) ein anderer zwischen dem Betroffenen und dem Schiffsführer oder Reeder mit Genehmigung der zuständigen Behörde vereinbarten Hafen.

3. Die Kosten der Heimschaffung umfassen alle Ausgaben für Beförderung, Unterkunft und Verpflegung des Kranken oder Verletzten während der Reise sowie für seinen Unterhalt bis zu dem für seine Abreise festgesetzten Zeitpunkt.
4. Wenn der Kranke oder der Verletzte arbeitsfähig ist, kann der Reder seiner Heimschaffungspflicht dadurch nachkommen, daß er ihm eine angemessene Beschäftigung an Bord eines Schiffes verschafft, das sich nach einem der in Absatz 2 dieses Artikels vorgesehenen Bestimmungshafen begibt.

III. Der Anspruch auf Entschädigung

1. Für die Zeit des Aufenthaltes an Bord

Sämtliche Seestaaten, deren Gesetzgebungen in diesem Abschnitt behandelt oder erwähnt werden, gewähren ohne Rücksicht auf ihre Zugehörigkeit zum Abkommen den Fortbezug der vollen Heuer während der ganzen Zeit der Reise [44]. Vorbehalte werden nur eingeräumt, wenn der Seemann seine Krankheit oder Verletzung selbst verschuldet hat [45]. Ist der Seemann bei der Verteidigung des Schiffes verletzt worden, so wird er dafür besonders entschädigt [46].

2. Für die Zeit des Aufenthaltes in einer Krankenanstalt

a) *in den Abkommensstaaten:* Es gelten hier die gleichen Bestimmungen wie für den Anspruch auf Heilbehandlung: Leistung der Entschädigung bis zur Heilung, zur Feststellung des Dauerzustandes der Krankheit oder der Erwerbsunfähigkeit, höchstens 16 Wochen und während dieser Zeit

[44] Brunetti No. 263 S. 187; Ripert I No. 582 S. 512; Wüstendörfer S. 208; Wißmann S. 112 f.; Smeesters I No. 253 S. 362; Int. Ue. Art. 5 Ziff. 1a.

[45] Vgl. § 25 II Ziff. 2 dieser Arbeit.

[46] Pappenheim S. 538.

nur so lange, bis die Versicherung die Entschädigung übernimmt [47].

b) *Die besondere Regelung im deutschen Seerecht:* Deutschland, das diesem Abkommen noch nicht beigetreten ist, kennt für Kapitän und Schiffsleute von einander abweichende Bestimmungen.

aa) Die Rechte des Kapitäns: HGB § 553b, 2 gewährt dem Kapitän, der in eine Krankenanstalt eingeliefert wird, den ungekürzten Fortbezug der Heuer und zwar bis zu 26 Wochen nach Verlassen des Schiffes, auch dann, wenn die Krankenfürsorge schon mit Verlassen des Schiffes endete, um auf die Seekrankenversicherung überzugehen [48]. Wie wir daraus ersehen, erstreckt sich die Pflicht des Reeders zur Fortbezahlung der Heuer weiter als seine Pflicht zur Heilbehandlung.

bb) Die Rechte des Schiffsmannes: Der Unterschied zu den Ansprüchen des Kapitäns besteht darin, daß dem Schiffsmann während des Aufenthaltes in einem Krankenhaus in der Regel kein Heueranspruch zusteht. Jedoch ist ihm ein Viertel der Heuer zu bezahlen, wenn er Angehörige hat, deren Unterhalt er bisher ganz oder teilweise aus dem Heuerverdienst bestritten hat [49]. Der Anspruch vermehrt sich auf einen Drittel, solange er sich in einer ausländischen Krankenanstalt befindet und Anspruch auf kostenlose Fürsorge von Seiten des Reeders hat [50].

Diese Bestimmungen laufen mit Art. 5 Ziff. 1b des Abkommens parallel worin vorgesehen ist, daß der Reeder anstatt der vollen nur einen Teil der Heuer zu bezahlen braucht.

Nach den Darlegungen von Wißmann haben die amerikanischen Reedereien gegen die Verpflichtung, während dieser

[47] Int. Ue. Art. 5 Ziff. 1b, 2 und 3.

[48] Wüstendörfer S. 187.

[49] SeemO § 61 Abs. 2.

[50] SeemO § 61 Abs. 2 in Abänderung durch das Seekrankenversicherungsgesetz = RGBl I 1927 S. 341.

Zeit den vollen Heuerbetrag auszuzahlen protestiert. Würden nämlich die Seeleute die ganze Heuer und daneben noch andere Entschädigungen erhalten, so würde sie das nur dazu aufmuntern, die Arbeitsunfähigkeit nach Möglichkeit zu verlängern. Überdies hoben die Reeder hervor, die Vorsorge, volle Entschädigungen während einer bestimmten Periode zu entrichten, entspreche nicht der Auffassung, wonach das Anstellungsverhältnis unterbrechbar sei. So hat die U.S.A. Maritime commission beschlossen, daß die Reeder die volle Heuer nur noch während des Aufenthaltes auf dem Schiffe zu bezahlen hätten [51].

3. Die Leistungen des Reeders bei Tod des Seemanns

Art. 7 des Übereinkommens umschreibt die Leistungen wie folgt: «Der Reeder trägt die Bestattungskosten im Todesfall an Bord oder an Land, wenn der Verstorbene im Zeitpunkt seines Todes Anspruch auf Fürsorge gehabt hätte, die zu Lasten des Reeders geht. Die Gesetzgebung kann die Rückerstattung der Kosten des Reeders durch einen Versicherungsträger vorsehen, wenn auf Grund der Sozialversicherung oder der Unfallhaftpflicht Sterbegeld gewährt wird [52].

§ 26: Rechtsnatur der Leistungen, Regreß des Seemannes und behördlicher Schutz

I. Die Rechtsnatur der Leistungen

Die Kosten der Heilbehandlung sind bezüglich ihrer Unabtretbarkeit und Unpfändbarkeit der Heuer gleichgestellt und wie diese im selben Rang privilegiert [53].

II. Der Regreß des Seemannes gegen den Reeder

Wenn der Reeder die Kosten der Verpflegung und Heilbehandlung in den meisten Fällen zu übernehmen hat, so er-

[51] Wißmann S. 116.

[52] Ripert I No. 590 S. 523; C. trav. mar. Art. 79 Abs. 3.

[53] Ripert I No. 590 bis S. 523; vgl. § 20 dieser Arbeit.

gibt sich, daß der Seemann, der etwa in die Lage gekommen ist, die Kosten für die ihm zuteil gewordene Pflege selbst zu entrichten, gegen den Reeder ein Rückgriffsrecht hat[54]. Nach dem französischen Recht ist diese Forderung der einjährigen Verjährungsfrist unterworfen.

Hat eine Krankenanstalt die Kosten der Heilbehandlung vorläufig übernommen, so hat sie das gleiche Regreßrecht wie der Seemann[55]. Ähnlich verhält es sich mit dem Staat. Wie wir schon bei der Untersuchung der Regreßansprüche aus der Heimschaffung gesehen haben[56], gestaltet sich die Rechtsstellung des Staates als Anspruchsberechtigter auch in diesem Falle anders als die eines privaten Dritten.

III. Der behördliche Schutz

Art. 9 des Übereinkommens verpflichtet die Staaten, eine Behörde zu schaffen, vor der Streitigkeiten, die sich aus den Ansprüchen des Seemannes gegen den Reeder ergeben, rasch und wenig kostspielig beigelegt werden. Solche sind in Deutschland das Seemannsamt, in Frankreich die Administration de l'inscription maritime und in der Schweiz das Seeschiffahrtsamt in Basel[57]. Während des Aufenthaltes in einem fremden Hafen übernehmen die Konsulate diese Aufgabe.

§ 27: Die Fürsorgepflicht des Reeders in einigen andern Staaten[58]

1. Der französische Code de commerce

Er hat auch hier auf andere Nationen einen bedeutenden Einfluß ausgeübt. Neben den in der vorliegenden Arbeit er-

[54] Pappenheim S. 531; Ripert I No. 590 S. 523.

[55] Zur Geltendmachung der Forderung vgl. CC Art. 1166. Für den Fall der ungerechtfertigten Bereicherung vgl. OR 62 f.

[56] Vgl. § 9 dieser Arbeit.

[57] SeemO § 59 ff.; HGB § 553 Abs. 11 in Abänderung durch das Seekrankenversicherungsgesetz. C. trav. mar. Art. 120; Seeschiffahrtsgesetz Art. 81.

[58] Ripert I No. 591 S. 523 f.

wähnten Gesetzen Belgiens und Italiens sind seine seerechtlichen Bestimmungen vom niederländischen (Art. 423—428), rumänischen (Art. 547—548) und portugiesischen (Art. 529 bis 530) Handelsgesetzbuch fast wörtlich übernommen worden.

2. Skandinavien

Nach den skandinavischen Seerechten ergibt sich die Besonderheit, daß der Reeder die Heilbehandlung im eigenen Land während der Zeit von höchstens sechs Wochen, außerhalb des Königreiches während 12 Wochen übernehmen muß (Art. 26).

3. England

Der Merchant shipping Act von 1906 [59] auferlegt dem Reeder die Fürsorgepflicht bis zum Tod oder der Genesung des im Dienste des Schiffes verunfallten oder erkrankten Seemannes.

4. Marokko

Art. 189 des marokkanischen Seerechtes befreit den Reeder von seinen Verpflichtungen außer den in der Arbeit behandelten Fällen (bei Geisteskrankheit, namentlich bei Epilepsie, venerischen Krankheiten).

[59] M.S.A. von 1906 Part IV Art. 34 ff = Maclachlan S. 790.

II. Unterabschnitt:

Die Sozialversicherung

«Versicherung bedeutet den Frieden»

§ 28: Begriff und Wesen

Wie auf andern Gebieten der Sozialwissenschaften fehlt uns auch für die Sozialversicherung ein einheitlicher, allgemein anerkannter Begriff. Von den vielen Möglichkeiten, die zu einer begrifflichen Umschreibung führen, wollen wir hier vom Zweckgedanken ausgehen, der uns nahe an das Gebiet der Nationalökonomie heranführt. «Ihr Dasein verdankt die Sozialversicherung der Tatsache, das in jener Marktwirtschaft, die wir die kapitalistische nennen, der Großteil der Wirtschaftssubjekte vom Einkommen aus unselbständiger Arbeit abhängig ist. Das Arbeitseinkommen bildet für weite Kreise die einzige oder zum mindesten wichtigste Einkommensquelle» [1]. Die Sozialversicherung trifft nun für den Fall Vorsorge, wo der Arbeiter aus irgendeinem Grunde oder sei es infolge höherer Gewalt, sein Einkommen ganz oder teilweise verliert und sich und seine Angehörigen der Notlage aussetzt. Dadurch werden die Schäden ausgeglichen, die sich aus der wirtschaftlichen Unsicherheit der Arbeitnehmer ergeben. Wir stehen dem Wesen der Sozialversicherung nicht allzu entfernt, wenn wir sie mit kollektiver Verantwortlichkeit für bestimmte Risiken bezeichnen [2].

So betrachtet ist die Sozialversicherung in erster Linie ein Teil der Sozialpolitik und, wie Trippel sagt, erst in zweiter Linie Versicherung. Sie vermutet die Hilfsbedürftigkeit der

[1] Trippel S. 10.

[2] Trippel S. 16.

ihr Angehörigen und verleiht ihnen einen Rechtsanspruch, sobald die objektiven Voraussetzungen gegeben sind. Die Sozialversicherung unterscheidet sich damit von der öffentlichen Fürsorge, die erst dann Hilfe zuteil werden läßt, wenn der Notleidende alle eigenen Hilfsquellen erschöpft hat und seine Hilfsbedürftigkeit, die sich nach rein subjektiven Maßstäben beurteilt, geprüft ist [3].

Wir können uns jetzt fragen, warum denn die Seeleute oder an ihrer Stelle die Reeder sich in der Regel [4] nicht unter den Schutz privater Versicherungsgesellschaften stellen. Trippel beantwortet diese Frage allgemein damit: die Sozialversicherung gehe von der Erwägung aus, gewissen Bevölkerungsgruppen könne die wirtschaftliche Kraft, die Einsicht und die dauernde Energie nicht zugemutet werden, selbst die entsprechende Fürsorge für die Deckung des befürchteten außerordentlichen Bedarfs in die Wege zu leiten [5]. Besonders für die Seeleute ließe es sich leicht denken, daß sie in der Hoffnung auf das Genügen der Heilbehandlung auf Kosten des Reeders und in der Absicht, möglichst viel ihres schwer erarbeiteten Lohnes nach Hause zu bringen, auf einen privaten Versicherungsabschluß verzichten würden. Das Risiko, das sie bei länger dauernder Arbeitsunfähigkeit, ja bei Invalidität oder Tod für sich und ihre Angehörigen eingingen, steht uns klar vor Augen. Die Sozialversicherung entlastet den Versicherten von seiner Verantwortlichkeit und führt an ihrer Stelle die Verantwortlichkeit einer bestimmten Gemeinschaft ein.

§ 29: Die heutige Tendenz der sozialen Sicherheitsbestrebungen

Im Jahre 1944 hat die Internationale Arbeitskonferenz auf ihrer 26. Tagung in Philadelphia eine Empfehlung ausgearbeitet, welche die progressive Entwicklung des sozialen Schut-

[3] Trippel S. 12.

[4] Vgl. dagegen BRBH Art. 27 Abs. 1; Seeschiffahrtsgesetz Art. 84 f.

[5] Trippel S. 14.

zes anstrebt, um allen Arbeitern in allen möglichen Eventualitäten, die einen unfreiwilligen Verlust oder eine Herabsetzung ihrer Erwerbsfähigkeit im Gefolge haben, ein Existenzminimum zu gewähren, damit sie in jedem Falle für die Bedürfnisse ihrer Familie aufkommen können. Diesen Gedanken finden wir in der «Déclaration universelle des droits de l'homme», die am 10. Dezember 1948 von der Generalversammlung der Vereinigten Nationen genehmigt wurde. Im Artikel 25 heißt es: «Toute personne a droit à — la sécurité en cas de chômage, de maladie, d'invalidité, de veuvage, de vieillesse ou dans les autres cas de perte de ses moyens de subsistance, par suite de circonstances indépendentes de sa volonté» [6].

Vor dem zweiten Weltkrieg bezogen sich die allgemeinen Bestimmungen über die Sozialversicherung nicht auf das Personal der öffentlichen Betriebe, die Bergwerkarbeiter, die Seeleute, die Eisenbahner, u. a. m., da diese Gruppen bereits ihre eigenen Versicherungssysteme hatten. Nach dem Kriege scheint sich eine gegenläufige Tendenz bemerkbar zu machen: es beginnt sich das Prinzip durchzusetzen, daß sämtliche Arbeitnehmer auf Grund eines einheitlichen Systems versichert werden, wobei für einige spezielle Berufe entsprechend erhöhte Leistungen vorgesehen sind [7].

§ 30: Die Entstehung der Versicherung für Seeleute in Frankreich

Eine Ordonnance vom 23. September 1673 legte das Fundament zur Errichtung einer Kasse zugunsten der Offiziere und Matrosen der königlichen Flotte, die von ihren Beiträgen gespiesen war und den Bau von zwei Marinespitälern in Rochefort und Toulon zum Ziele hatte. In Wirklichkeit wurde

[6] Bureau International du travail: «Les tendances de la sécurité sociale dans la période d'après-guerre» Genf 1949, S. 5 f.

[7] Idem S. 16.

einzig in Rochefort ein solches errichtet und diente der Unterbringung von Invaliden der Marine. Mehrere Erlasse traten für die Erweiterung der Einnahmequellen der «Caisse des Invalides» ein. Nicht nur die Beiträge, sondern auch der Erlös von Prisen, die während der Zeit von Seekriegen häufig waren und eine hochgeschätzte Einnahmequelle bedeutete, halfen nun den Fonds zu äufnen. Durch eine Regierungsverordnung vom 1. Juni 1772 wurde die «Caisse des matelots» geschaffen, die der heutigen «Caisse des gens de mer» entspricht. 1898 erfolgte die Gründung der «Caisse de prévoyance des marins français», welcher die Funktion einer obligatorischen Unfallversicherung zukommt. Die «Caisse des Invalides», die 1938 in «Caisse de retraites» umbenannt wurde und die «Caisse de prévoyance des marins français» sind jetzt unter dem «Etablissement national des Invalides de la marine» zusammengefaßt. Da die Beiträge und die sonstigen Einnahmen nicht genügen würden, den Bedarf dieser beiden Kassen zu decken, gewährt der Staat ihnen beträchtliche Subventionen, die in den letzten Jahren die Höhe von 1630 Millionen ffrs. erreicht haben [8].

Für die Behandlung des Abschnittes über die Sozialversicherung stand mir sehr wenig Literatur zur Verfügung, so daß ich gezwungen war, mich im wesentlichen an die einzelnen Gesetzestexte zu halten, die mir teils einzeln als solche, teils erläutert in den Handbüchern der großen Seerechtlehre Ripert und Smeesters-Winkelmolen zur Benützung offen standen.

Für die Darstellung der schweizerischen Verhältnisse werde ich mich an einen Mustervertrag halten, der mir vom Amt für Sozialversicherung in Bern zur Verfügung gestellt wurde. Dieser Mustervertrag, der nach Maßgabe der Verhältnisse von 1941 zwischen dem Eidgenössischen Volkswirtschaftsdepar-

[8] Ripert I No. 684 S. 602; No. 686 S. 604.

tement und der «Zürich» Allgemeine Unfall- und Haftpflichtversicherungs-Aktiengesellschaft in Zürich abgeschlossen wurde und auf der Grundlage eines Bundesratsbeschlusses über die Versicherung der Besatzung der schweizerischen Seeschiffe gegen Unfall und Krankheit vom 13. Juni 1941 beruht, dient bis zum Inkrafttreten der Artikel des neuen Seeschiffahrtsgesetzes als Vorlage für die abzuschließenden Versicherungsverträge. Wenn ich mich trotz der nur noch kurzen Geltungsdauer dieses Mustervertrages an dessen Bestimmungen halte, so auf die Zusicherung des Bundesamtes für Sozialversicherung hin, daß auch der kommende, auf dem Seeschiffahrtsgesetz beruhende Mustervertrag gegenüber dem bisherigen keine bedeutenden Abweichungen enthalten werde. Für die Fälle, wo der Mustervertrag keine besondere Regelung vorsieht, gelten die allgemeinen Bestimmungen des Bundesgesetzes über den Versicherungsvertrag vom 2. April 1908 (vgl. Art. 42 des Mustervertrages).

Mit der zwischenstaatlichen Regelung der Sozialversicherung der Seeleute befaßte sich die Allgemeine Konferenz der Internationalen Arbeitsorganisation auf ihrer 28. Tagung vom 6. Juni 1946 in Seattle. In formeller Hinsicht ist bis jetzt diesem Abkommen ein äußerst geringer Erfolg beschieden, da lediglich zwei Staaten, nämlich Frankreich und Großbritannien das Abkommen ratifiziert haben. Daneben ist aber das Eine zu beachten: der Inhalt des Übereinkommens hat auf viele Landesgesetzgebungen eingewirkt, sei es, daß sie die wesentlichen Punkte in ihre eigenen Gesetze aufgenommen oder die schon bestehende Ordnung auf die Konvention abgestimmt haben. Damit ist in der Rechtsvereinheitlichung dieser Materie trotz des scheinbaren Mißerfolges der Konvention ein bedeutender Fortschritt erzielt worden.

§ 31: Die versicherten Personen

I. Grundsätzliches

Art. 1a des Int. Ue. über die soziale Sicherheit der Seeleute stellt den Grundsatz auf, wonach sich die Versicherung auf

jede Person ausdehnt, die an Bord oder im Dienst eines Seeschiffes beschäftigt ist, sofern dieses kein Kriegsschiff und in einem Gebiet eingetragen ist, für das dieses Abkommen in Kraft ist.

Das schweizerische Recht versteht darunter Personen, welche in der Musterrolle eingetragen sind (ungeachtet ihrer Nationalität) [9], währenddem in Frankreich die «Caisse générale de prévoyence» nur französische Staatsangehörige (auch Eingeborene aus französischen Hoheitsgebieten oder Ländern des Protektorates) umfaßt, «ayant sur les navires — un emploi permanent se rattachant à la marche, la conduite, l'entretien et l'exploitation du bâtiment» [10]. Das Gesetz ist nicht auf Passagiere anwendbar, die sich die Überfahrt durch Arbeit an Bord verdienen [11]. Die Stellung der Ausländer auf französischen Schiffen: sofern sie nicht der Kasse angehören, können sie ihre Ansprüche nur auf Grund des Zivilrechtes geltend machen [12].

In Belgien sind die Seeleute der «Caisse de prévoyance et de secours» unterstellt [13]. Der Versicherungsschutz umfaßt alle Seeleute, die unter belgischer Flagge Dienste verrichten. Mit dieser Bezeichnung sind Ausländer mitinbegriffen [14].

Die italienische «Casse marittime per gli infortuni sul lavoro e le malattie» umfassen alle Personen, die in der Musterrolle eingetragen sind oder sonst Schiffsdienste leisten. Den Ausländern gegenüber wird der gleiche Schutz gewährt, wenn ihre Staaten italienische Seeleute in gleicher Weise versichern [15].

[9] Mustervertrag Art. 3; Art. 27.

[10] Ripert I No. 700 S. 617.

[11] Ripert I No. 700 S. 618 Anm. 3.

[12] Ripert I No. 700 S. 618.

[13] Gesetz vom 21. Juli 1844; vgl. Smeesters I No. 270 S. 377.

[14] Smeesters I No. 270 S. 378.

[15] R.D.L. 23 sott. 1937, no. 1918: «Assicurazione contro le malattie per la gente di mare» Art. 1 Abs. 1; Art. 3 = Gaeta-Pescatore § 155. R.D. 17 ag. 1935, n. 1765 «Disposizioni per l'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e della malattie professionali» Art. 18 = Gaeta-

In Deutschland umschreibt das Gesetz über die Krankenversicherung der Seeleute vom 16. Dezember 1927 [16] den Umfang der versicherten Personen ohne wesentliche Unterschiede zu den vorhergenannten Gesetzen. Für die Kapitäne besteht die Möglichkeit, versicherungsfrei zu bleiben oder ohne Rücksicht auf ihren jährlichen Gesamtverdienst der Versicherung freiwillig beizutreten [17].

II. Die Vorbehalte zugunsten der Landesgesetzgebungen

Das Int. Ue. gestattet seinen Mitgliedstaaten, in ihren Gesetzgebungen folgende Gruppen von der Versicherung auszuschließen [18]:

a) Personen, die beschäftigt sind an Bord oder im Dienste von
I Schiffen der Behörden, wenn diese nicht der Handelsschiffahrt dienen,
II Fahrzeugen der Küstenfischerei,
III Fahrzeugen mit weniger als 25 Registertonnen Bruttoraumgehalt,
IV einfachen Holzfahrzeugen wie Dhows und Dschunken,
V in Bezug auf die in Indien eingetragenen Schiffe, während einer Zeitspanne von höchstens fünf Jahren, gerechnet von dem Zeitpunkte der Eintragung der Ratifikation dieses Übereinkommens durch Indien.
Fahrzeugen des «home trade» mit höchstens 300 Registertonnen Bruttoraumgehalt,
b) Familienangehörige des Reeders,
c) Lotsen, die nicht zur Schiffsbesatzung gehören,

Pescatore § 158. R.D. 25 gen. 1937, n. 200 «Regolamento per l'esecuzione dei RR DD 17. ag. 1935, n. 1765, e 15. dic. 1936, n. 2276, sull'assicurazione obbligatoria degli infortuni sul lavoro e delle malattie professionali Art. 68 = Gaeta-Pescatore § 160.

Zu den Formalitäten der Eintragung vgl. Gaeta-Pescatore § 160 Art. 12, Art. 73; § 166 Art. 7, Art. 10.

[16] RGBl 1927 I S. 337 ff. Art. 1 Ziff. 3b.

[17] Seekrankenversicherungsgesetz Art. 1 Ziff. 9 § 477 = RGBl 1927 I S. 338.

[18] Art. 1 Ziff. 2.

d) Personen, die an Bord oder im Dienst eines Schiffes für Rechnung eines andern Arbeitgebers als des Reeders beschäftigt sind, mit Ausnahme der Funkoffiziere und Funker und des Personals des allgemeinen Dienstes,

e) Personen, die in Häfen beschäftigt sind und in der Regel nicht auf See beschäftigt werden,

f) Personen im Dienste einer staatlichen Behörde mit Anspruch auf Leistungen, die in ihrer Gesamtheit den in diesem Übereinkommen vorgesehenen Leistungen mindestens gleichkommen,

g) Personen, die für ihre Dienste kein Entgelt oder nur ein nominales Entgelt erhalten,

h) Personen, die ausschließlich für eigene Rechnung arbeiten.

§ 32: Die Beiträge

I. In Frankreich

Die «Caisse générale de prévoyance» wird durch die Beiträge der Seeleute und der Reeder gespiesen. Die Prämien der Seeleute betragen 2 % des Lohnes bei Schiffsdiensten und 1 % während des Urlaubes oder der Beschäftigung zu Lande auf Rechnung des Reeders. Dieser entrichtet für die Schiffsdienste der Besatzung 5,4 % ihrer Löhne und ebenfalls 1 %, wenn die Seeleute selbst 1 % bezahlen. Diese Prämien werden jeweils auf die Höhe der Löhne im Zeitpunkt der Abrüstung im Hafen entrichtet. Die Reeder geben der Kasse hiefür spezielle Lohndeklarationen [19].

II. In der Schweiz

Im Gegensatz zum französischen System hat der Reeder (nicht auch die Seeleute) für die Unfall- und Krankenversicherung getrennte Prämien zu bezahlen, die ohne Unterschied auf die berufliche Stellung der Seeleute einheitlich festgesetzt

[19] Ripert I No. 701 S. 618 f.

sind. Beide Prämien sind gesamthaft zu entrichten [20]. Art. 25 des Mustervertrages berechtigt den Versicherungsnehmer, Zahlungen für Taggeld, Heilungskosten und Bestattungskosten für Rechnung der Versicherungsgesellschaft gegen Decharge des Versicherten, bzw. der Anspruchsberechtigten, vorzunehmen. Hiefür stellt er der Gesellschaft unter Beifügung der Belege Rechnung.

III. In Italien

Die Prämien sind auf Reeder und Seeleute wie folgt verteilt: für die Kosten der ärztlichen und klinischen Behandlung (unter Ausschluß der Behandlung von Geschlechtskrankheiten), für die Taggeldentschädigung und für die Leistungen im Todesfall des Seemannes trifft die Beitragspflicht lediglich den Reeder. Handelt es sich um Besatzungen von Schiffen, die im Gesetz mit piroscafi motonavi addetti al traffico, rimorchiatori d'alto mare, navi di stazza lorda superiore alle duecento tonellate bezeichnet sind [21], so sind für die obengenannten Versicherungsleistungen (hier inkl. die Behandlung von Geschlechtskrankheiten) die Beiträge je zur Hälfte von Reeder und Seemann zu tragen [22].

IV. In Deutschland

Die Mittel für die Seekrankenversicherung bringen Reeder und Seeleute gemeinsam auf: die Reeder tragen $^2/_5$, die Seeleute $^3/_5$. Stehen Versicherungsberechtigte unter dem Versicherungsschutz, so haben sie die Beiträge allein zu bezahlen. Die Kasse kann die Beiträge ohne Rücksicht auf die wirkliche Besatzung eines Schiffes auf Grund der durchschnittlichen Zahl der Seeleute festsetzen. Gewisse Beiträge fließen ihr auch von der Seeberufsgenossenschaft zu [23].

[20] Mustervertrag Art. 24 und 30.

[21] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 7 Abs. 1.

[22] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 17, 6, 16, 7.

[23] Seekrankenversicherungsgesetz Art. 1 Ziff. 9 §§ 488, 490 = RGBl I 1927 S. 339.

§ 33: Die versicherten Risiken

I. Die Berufsunfälle

1. Definition

Unter Berufsunfall versteht die Rechtssprechung im allgemeinen Körperverletzungen, die der Versicherte während der Ausübung von seemännischen Arbeiten durch ein von außen plötzlich auf ihn einwirkendes, gewaltsames Ereignis unfreiwillig erleidet und die eine vorübergehende oder definitive Arbeitsunfähigkeit zur Folge haben oder ärztliche Hilfeleistung nötig machen [24].

2. Die versicherten Unfälle

In erster Linie sind darunter Unfälle zu verstehen, die sich an Bord des Schiffes ereignen. Es wird von ihnen vermutet, daß sie die Folge einer dienstlichen Handlung sind. Außerdem umfaßt die Versicherung Unfälle, die dem Seemann im Betriebe des Schiffes, aber außerhalb desselben zustoßen: es sind dies hauptsächlich Unfälle, die sich während Lade- und Ausladearbeiten, beim Bootsverkehr vom Schiff zum Festlande und umgekehrt und infolge von Elementarereignissen (wie Blitz, Sturmflut, Taifun) ereignen [25].

Schwieriger gestaltet sich die Frage, wenn der Unfall anläßlich eines Urlaubes an Land passiert ist. Werfen wir für die Erklärung einen Blick auf die Historie! Wie wir schon bei der Behandlung der Verpflichtungen des Reeders bei Unfall und Krankheit festgestellt haben [26], hatte der Matrose, der sich ohne Erlaubnis des Kapitäns an Land begab und verletzt wurde, die Kosten der Heilbehandlung selbst zu tragen; hatte er eine Erlaubnis, so kam dafür das Schiff auf. Pothier, ein Kommentator der Ordonnance de la marine machte darüber folgende Äußerungen: «Il suffit qu'il soit allé à terre sans permission. La blessure qu'il a reçu à terre est cansée

[24] Mustervertrag Art. 4 Abs. 1; vgl. Guhl S. 819.

[25] Ripert I No. 703 S. 619 f.; Mustervertrag Art. 7; Art. 4 Abs. 2.

[26] Vgl. § 23 II Ziff. 2 dieser Arbeit.

par cela seul lui être arrivée par sa faute, sans qu'il soit besoin d'examiner comment et en quelle circonstance»[27]. Nun kann sich der Seemann aber seine Verletzung zugezogen haben, wenn er mit Erlaubnis an Land gegangen ist. Art. 264 des alten Ccom. enthält für diesen Fall keine Bestimmungen. Wäre es dann zulässig, mit dem argumentum e contrario zu schließen, daß der Seemann, der mit Erlaubnis an Land gegangen ist, auf Kosten des Reeders bzw. der Versicherung gepflegt wird? Desjardin bejaht dies, während de Valroger und Lyon-Caen[28] es verneinen: wenn Art. 262 des Ccom. die Kosten der Pflege dem Reeder überbinde, wenn der Seemann im Dienst des Schiffes verunfallt sei, so wäre es ungerechtfertigt, den Reeder zu behaften, wenn der Seemann ohne dienstliche Funktion, also in seinem eigenen Interesse und zu seinem eigenen Vergnügen an Land gegangen ist.

Das geltende Recht vertritt hier den Standpunkt, daß der Seemann dann unter den Versicherungsschutz fällt, wenn sich der Unfall auf dem Weg zum Schiff ereignet; so könne man den Unfall als einen dienstlichen begründen[29]. Art. 7 des Mustervertages kann in gleicher Weise interpretiert werden. Wenn er anführt, Betriebsunfälle gelten als solche, die dem Versicherten bei Ausübung seiner dienstlichen Obliegenheiten im Betrieb des deklarierten Schiffes zustoßen, so ist der Gang zum Schiff eine dienstliche Obliegenheit und fällt daher unter den Anwendungsbereich der Versicherung.

3. Den Berufsunfällen gleichgestellte Unfälle

Mit dem Zweck, die Schwierigkeiten in der Abgrenzung von Betriebs- und Nichtbetriebsunfällen zu vermeiden, sind in einem französischen Gesetz vom 22. September 1948 (Art. 18) einige Fälle angeführt, die als Berufsunfälle behandelt werden sollen. Es sind kurz folgende Gruppen:

[27] zit. aus Allegret S. 18.

[28] Desjardin III No. 728; De Valroger II No. 615 S. 136 Lyon V S. 319.

[29] Ripert I No. 703 S. 620; Gaeta-Pescatore § 155 Art. 5 Abs. 2; § 158 Art. 19.

a) Land- und Schiffsunfälle bei Arbeiten auf Kosten des Reeders.

b) Unfälle, die sich im Verlaufe einer Ausbildungsperiode oder einer beruflichen Umschulungszeit ereignen, sofern sie vom Reeder angeordnet worden ist.

c) Unfälle auf dem Wege vom Wohnort zur Arbeitsstätte und umgekehrt, wenn der Seemann den Weg weder unterbrochen noch einen Umweg gemacht hat.

d) Unfälle während einer beruflichen oder funktionellen Umschulung auf Kosten des « Etablissement des invalides» [30].

4. Nicht als Unfälle gelten

Art. 5 des Mustervertrages nennt u. a.: Verletzungen infolge Epilepsie, Schlag-, Schwindel- und Ohnmachtsanfälle, Erkältungen, Erfrieren und andere Folgen von Temperatureinflüssen; Hexenschuß und Ischias, sowie die Folgen fortgesetzter körperlicher Anstrengungen; operative Eingriffe jeder Art und ihre Folgen, wenn sie nicht durch einen versicherten Unfall bedingt sind; die Folgen lediglich psychischer Einwirkungen; Verletzungen, die der Versicherte im Zustande der Geistes- oder Bewußtseinsstörungen (z. B. Delirium, Schlafwandel) erleidet. Endlich bestimmt Art. 6 Abs. 2, daß das Ertrinken beim Baden und Schwimmen nur versichert ist, wenn es nachweislich die Folge eines äußeren Unfallereignisses war.

5. Beginn, Inhalt und Dauer der Unterstützung

a) *Beginn und Dauer:*

aa) in Frankreich: Sobald die Fürsorgepflicht des Reeders endet, nimmt die «Caisse générale de prévoyance» den verletzten Seemann in Pflege bis zu dem Moment, wo der Arzt über die Wiederaufnahme der Arbeit befindet. Eine zeitliche Begrenzung ist nicht statuiert. Findet der Seemann, der Arzt habe den Wiederbeginn der Arbeit zu früh angesetzt, so steht ihm die Möglich-

[30] Ripert I No. 704 S. 621.

keit offen, an den «Conseil supérieur de la santé» zu appellieren [31].

bb) In der Schweiz: Auf jeden Fall tritt der Versicherungsschutz schon mit der Ausschiffung des Versicherten ein. Der Anspruch auf Taggeld beginnt am Tag der Ausschiffung, während die Kosten der Heilbehandlung vom Unfallstag an von der Versicherung getragen werden. Sie entrichtet Taggeld und Behandlungskosten höchstens für die Dauer eines Jahres vom Unfallstage an gerechnet [32].

cc) In Deutschland: Im Inland beginnt der Versicherungsschutz, sobald der Seemann das Schiff verläßt. Wird der Seemann im Ausland ausgeschifft, so hat der Reeder bis zum Ablauf von 26 Wochen die Krankenpflege zu übernehmen; erst hier setzt die Versicherung ein. Ist er vor Ablauf dieser Frist ins Inland zurückbefördert worden, so beginnt die Versicherungsleistung nach dem Tag der Ankunft im Hafen [33].

dd) In Italien: Die Versicherung beginnt mit dem Tage der Ausschiffung und endigt mit dem Heuervertrag [34].

b) *Der Inhalt der Leistungen:* Die Versicherungsträger übernehmen die notwendigen Arzt-, Arznei- und Spitalkosten zu besonders geregelten Tarifen und Bedingungen. Ferner kommen sie noch für weitere Kosten auf, z. B. für die aus Sanatoriumsaufenthalten, besonderen Kuren, Prothesen, Zahnersatzkosten, etc. [35]. Stirbt der Seemann an den Folgen

[31] Ripert I No. 706 S. 621, 622 unten.

[32] Mustervertrag Art. 18 Abs. 1 und 2; Art. 19 Abs. 1.

[33] Seekrankenversicherungsgesetz Art. 2 Ziff. 1 Abs. 7—8 = RGBl I 1927 S. 341.

[34] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 5 Abs. 1.

[35] Vgl. § 27 I Ziff. 1 dieser Arbeit. Mustervertrag Art. 19; Gaeta-Pescatore § 158 Art. 21. Für den Anspruch auf Heimschaffung § 160 Art. 69, 76. Seekrankenversicherungsgesetz Art. 2 Ziff. 1 Abs. 2 = RGBl I 1927 S. 340.

des Unfalles, so übernimmt die Versicherung die Bestattungskosten [36].

6. Die Mitwirkung anderer Umstände

Sind Tod, Invalidität oder vorübergehende Arbeitsunfähigkeit nicht die Folge eines Unfalles allein, sondern haben schon bestehende Krankheiten oder Gebrechen daran wesentlich mitgewirkt, so leistet die Versicherung nur einen Teil der Entschädigung, der vom Arzt auf Grund des Unfallanteiles nach Billigkeit festgesetzt wird [37].

II. Die Betriebskrankheiten

1. Der Begriff

Unter Krankheit verstehen wir eine Gesundheitsstörung, die nicht von einem Unfall herrührt und eine gänzliche oder teilweise Arbeitsunfähigkeit nach sich zieht [38].

2. Krankheiten während der Reise

Nur Krankheiten, die sich der Seemann während eines bestimmten Zeitabschnittes der Reise oder nach Verlassen des Schiffes zugezogen hat, fallen unter den Versicherungsschutz [39]. Das schweizerische Recht schließt deshalb Krankheiten von der Versicherung aus, die während der ersten zwanzig Tage nach Eintragung in die Musterrolle oder nach Streichung aus der Musterrolle ausbrechen, «es sei denn, der Versicherte habe sich die Krankheit nachweisbar während der Zeit zugezogen, da er in der Musterrolle eingetragen war» [40]. Zu den Darlegungen in § 23 I Ziff. 2 steht diese Bestimmung nicht im Einklang. Wie schon Noguère und Allegret deutlich dargelegt haben, besteht im Seerecht die Vermutung, der Seemann trete seine Arbeit an Bord in gesundem Zustand

[36] Ripert I No. 706 S. 622; Mustervertrag Art. 20.

[37] Mustervertrag Art. 21; Gaeta-Pescatore § 158 Art. 24 Abs. 4.

[38] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 1 Abs. 2.

[39] Vgl. § 23 I dieser Arbeit.

[40] Mustervertrag Art. 28 Abs. 3; Zum italienischen Recht vgl. Gaeta-Pescatore § 155 Art. 11 Abs. 2; § 155 Art. 5 Abs. 2.

an. Diese scheint mir durchaus billig und zweckmäßig zu sein, schon deshalb, weil die gesundheitlichen Risiken auf See bedeutend größer sind als zu Lande und der Seemann bei seiner Anmusterung eine gründliche ärztliche Untersuchung über sich ergehen lassen muß, die ja zum Zweck hat, offene Krankheiten oder Krankheitsdispositionen festzustellen. Für die Zeit nach der Abmusterung müßte nach meinem Dafürhalten die genannte Vermutung analoge Geltung besitzen, da die Möglichkeit groß ist, während des Dienstes schädigenden Einflüssen (z. B. Klima, Witterung, Nahrung, Ansteckung) ausgesetzt zu sein, die sich erst später auswirken. Zudem erachte ich die Bürde des Beweises für den Seemann vom sozialen Standpunkte aus ungerechtfertigt, da ihm der Beweis in gewissen Fällen vielleicht nicht gelingt oder ihm die Beweisführung Umtriebe und Kosten verursacht, die ihm für den immerhin ungewissen Erfolg zu riskiert scheinen könnten. Demnach würde ich es für besser halten, wenn der Versicherte während der Dienstzeit an Bord und einer bestimmten Zeit nach seiner Abmusterung einen Anspruch auf die Versicherungsleistungen hätte, wobei es Sache der Versicherung oder des Reeders wäre, nachzuweisen, daß ihn die Krankheit vor, bzw. nach Dienst angefallen hätte.

3. Die Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf außerberufliche Krankheiten und Unfälle

Seit 1938 übernimmt die «Caisse générale de prévoyance» auch Risiken, die keinen maritimen Charakter haben. Voraussetzung hiezu ist, daß der Seemann in der Zeit von 90 Tagen vor dem Unfall oder der Feststellung der Krankheit während 50 Tagen oder in zwölf vorgängigen Monaten während 200 Tagen Beiträge geleistet hat [41].

4. Von der Versicherung ausgeschlossene Krankheiten

Art. 28 des Mustervertrages nennt Krankheiten, die auf gewohnheitsmäßigen Gebrauch betäubender oder schmerzstil-

[41] Ripert I No. 710 S. 625.

lender Mittel oder auf gewohnheitsmäßigen Tabak- und Alkoholmißbrauch zurückzuführen sind, ferner Nervenleiden, Ermüdungs- oder Erschöpfungszustände als Folge von geistiger oder körperlicher Überanstrengung; keinen Versicherungsschutz genießen die Geschlechtskrankheiten. «Si c'était la débauche qui eût causé quelque maladie au matelot, il serait indigne de jouir de l'avantage accordé par l'article» (sc. 262 Ccom.) [42].

5. Die Leistungen

Was die Übernahme der notwendigen Arzt-, Arznei-, Spital- und andere Behandlungskosten betrifft, so gilt was in § 35 I Ziff. 5c gesagt worden ist. Dazu werden dem Seemann noch folgende Vergütungen geleistet:

a) *In der Schweiz:* Der Kranke erhält während der Zeit von 180 Tagen seit der Ausschiffung eine Tagesentschädigung. Eine kumulative Entrichtung von Beiträgen aus der Unfall- und Krankenversicherung findet nicht statt. Stirbt der Seemann an den Folgen der Krankheit oder wird er invalid, so leistet die Versicherung keine Zahlungen, ebenso nicht für die Bestattungskosten, wenn der Tod infolge einer Krankheit eingetreten ist [43].

b) *In Frankreich:* Die Heilbehandlung dauert bis zur Genesung, höchstens jedoch während 6 Monaten seit der Ausschiffung. Anders als in der Schweiz übernimmt die Versicherung die Pflegekosten bei Invalidität infolge von Krankheit während der Zeit von fünf Jahren. Die Tagesentschädigung wird in der Höhe der halben Tagesheuer ausbezahlt. Stirbt der Seemann an den Folgen einer Krankheit, so kommt die Versicherung für die Bestattungskosten auf [44].

c) *In Italien:* Der Kranke erhält eine Tagesentschädigung von 75 % der Heuer während eines Jahres von der Ausschiffung an gerechnet. Tritt die Krankheit erst nach dem Ende

[42] Pothier: «Traité des contrats de louages maritimes», zit. aus Allegret S. 11; Gaeta-Pescatore § 155 Art. 6a, Art. 14.

[43] Mustervertrag Art. 29 Abs. 3—6.

[44] Ripert I No. 709 S. 624 f.

der Reise auf, so beginnt die Versicherungsleistung am 4. Tage nach deren Anzeige. Das Gesetz schreibt ausdrücklich vor, daß die Beträge auch dann bezahlt werden, wenn der Reeder seine Verpflichtungen der Versicherung gegenüber nicht erfüllt hat [45].

6. Die Ausdehnung des Versicherungsschutzes auf Angehörige der Seeleute

a) *In Frankreich:* Untersteht der französische Seemann der Kranken- und Unfallversicherung, so erstreckt sich ihr Schutz unter gewissen Voraussetzungen auch auf Unfälle und Krankheiten seines Ehegatten und seiner Kinder. Die Kasse gewährt ihnen dieselben Leistungen wie für ihn selber. Gehört jedoch der Ehegatte schon einer andern Versicherung an oder übertseigt sein Einkommen eine gewisse Grenze, so finden für sie keine Auszahlungen statt. Im Falle von Unfall oder Krankheit der Kinder leistet die Versicherung des Vaters; erfüllt aber nur die Mutter die Versicherungsbedingungen, so liegt dieser die Leistungspflicht ob [46].

b) *In Deutschland:* halten sich Ehegatten und Kinder im Inland auf, so gewährt ihnen die Seekrankenversicherung Unterstützung, sofern sie darauf nicht schon anderweitig gesetzliche Ansprüche haben. Unterhält der Seemann ganz oder teilweise in der häuslichen Gemeinschaft lebende Familienangehörige, so erstreckt sich der Versicherungsschutz auch auf diese [47].

c) *In Italien:* besteht nicht schon eine andere Versicherung, so können die «Casse marittime» folgende Angehörige des versicherten Seemannes aufnehmen: den Ehegatten, eheliche und uneheliche Kinder bis zum 18. Altersjahr, die Eltern des Versicherten, sofern er für ihren Unterhalt voll aufkommen muß. Sie gewähren diesen Personen mit Aus-

[45] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 6a—b, Art. 8, 9, 10, 11.

[46] Ripert I No. 711 S. 626.

[47] HGB Art. 482 in Ergänzung durch das Seekrankenversicherungsgesetz = RGBl I 1927 S. 338.

nahme der Spitalpflege die gleichen Unterstützungen wie dem Seemann selbst [48].

III. Die Invalidität

1. Invalidität infolge Betriebsunfällen

Ist nach dem Unfallereignis der Grad der Invalidität noch nicht endgültig ersichtlich, so sieht das schweizerische Recht eine Maximalfrist von zwei Jahren vor, innerhalb derer der Dauerzustand des Verletzten festgestellt werden muß. Ist die Arbeitskraft völlig aufgehoben (bei Erblindung, Verlust beider Arme oder Hände, beider Beine oder Füße, eines Armes oder einer Hand und zugleich eines Beines oder Fußes, bei unheilbaren, jede Erwerbstätigkeit ausschließenden Geistesstörungen), so ist die ganze Versicherungssumme auszubezahlen, bei Teilinvalidität, die in Frankreich und Italien mindestens 10 % ausmachen muß [49], der entsprechende Teil [50]. Art. 16 des Mustervertrages enthält die Bestimmung, daß die Versicherungsgesellschaft zunächst eine Zwischenrente von 6 % des Invaliditätskapitals bezahlte, das dem durch ärztliches Gutachten vorläufig zu ermittelnden Grad der wahrscheinlich dauernden Invalidität entspricht, sofern nach Beendigung der ärztlichen Behandlung der endgültige Ausgang des Falles noch nicht feststeht. Das italienische Recht spricht dem Totalinvaliden, der einer dauernden persönlichen Pflege bedarf, noch eine besondere Entschädigung zu. Sie entfällt jedoch, wenn ihm eine solche direkt vom Versicherungsinstitut selber oder von einer andern Organisation zukommt [51].

Gegenüber der schweizerischen Regelung, die im Verlaufe von zwei Jahren seit dem Unfalltage die Invaliditätsfrage durch Ausbezahlung einer bestimmten Kapitalsumme abschließt, bekennt sich die französische zu einer elastischeren

[48] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 23.

[49] In Italien 20 % bei Invalidität infolge von Betriebskrankheiten.

[50] Ripert I No. 707 S. 622 f.; Mustervertrag Art. 15—17; Gaeta-Pescatore § 158 Art. 24 Abs. 2.

[51] Gaeta-Pescatore § 158 Art. 24 Abs. 3.

Lösung: danach kann die Rente innerhalb einer Frist von fünf Jahren seit der Festsetzung verändert werden, wobei bei einer Zunahme der Invalidität der Versichterte, bei einer allfälligen Verminderung die betreffende Behörde den Antrag auf Abänderung zu stellen hat [52].

2. Tabelle der prozentualen Festsetzung der Teilinvalidität

(Gemäß Mustervertrag Art. 17, Abs. 2a). Bei gänzlichem Verlust oder gänzlicher unheilbarer Gebrauchsunfähigkeit nachbezeichneter Körperteile gelten folgende Invaliditätssätze (sog. «Gliedertaxen»).

	rechts		*links*
Ein Arm oder eine Hand	60 %		50 %
Ein Bein im Oberschenkel		50 %	
Ein Knie im Kniegelenk oder Unterschenkel		45 %	
Ein Fuß		40 %	
Ein Auge		30 %	
Daumen	22 %		18 %
Zeigfinger	15 %		12 %
Einer der übrigen Finger	8 %		6 %
Gehör auf beiden Ohren		60 %	
Gehör auf einem Ohr		15 %	

Kommen nach Maßgabe dieser Aufstellung mehrere Glieder zu Schaden, so wird der Invaliditätsgrad in der Regel durch Addition der Prozentsätze ermittelt.

3. Invalidität infolge Krankheiten und Nichtbetriebsunfällen

Der Versicherungsschutz in Frankreich und Italien geht in dieser Beziehung bedeutend weiter als in der Schweiz, wo für Invalidität infolge Krankheiten keine Zahlungen vorgesehen sind [53].

Um Anspruch auf Versicherungsleistungen zu haben, muß der französische Seemann bis zur ersten ärztlichen Feststellung der Krankheit oder Invalidität mindestens zwei Jahre

[52] Ripert I No. 707 S. 623.

[53] Mustervertrag Art. 29 Abs. 3.

lang der Kasse angegliedert sein und 400 Tage während der 720 vorhergehenden Tage Beiträge geleistet haben [54]. Der Geschädigte erhält die übliche Heilbehandlung während einer Maximaldauer von fünf Jahren. Die Invaliditätsrente, welche die Hälfte des jährlichen Einkommens ausmacht, wird im Falle der Einlieferung in eine Krankenanstalt entsprechend vermindert. Beträgt die Arbeitsfähigkeit mehr als 50 %, so entfällt der Rentenanspruch; in diesem Fall bleibt jedoch die Gewährung einer weitern Heilbehandlung vorbehalten [55].

IV. Die Mutterschaftsversicherung

1. In Frankreich

Sie umfaßt die Angestellten des allgemeinen Dienstes (femmes agent du service général) und die Ehegattinnen versicherter Seeleute.

a) *Die Bordangestellten:* die Versicherung leistet eine bestimmte Entschädigung für die Niederkunft und die Pflegekosten, sowie eine Entschädigung für die Zeit der Stillung.
b) Was die zweite Gruppe anbetrifft, so kommt die Versicherung lediglich für die Kosten der Entbindung und der Pflege auf [56].

2. In Italien

Das Gesetz gewährt den Bordangestellten klinische Hilfe und während vier Wochen vor und nach der Niederkunft ein bestimmtes Taggeld [57].

3. In der Schweiz

Fehlt eine Mutterschaftsversicherung.

[54] Ripert I No. 714 S. 627; zur italienischen Regelung vgl. Gaeta-Pescatore § 155 Art. 27.

[55] Ripert I No. 715 S. 627 f.

[56] Ripert I No. 712 S. 626 f.

[57] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 7c.

§ 34: Die Ansprüche des Versicherten bezw. seiner Angehörigen im Todesfall

I. Bei Betriebsunfällen

1. Historisches

Der Schutzgedanke der Sorge für die Hinterbliebenen eines im Schiffsdienste Verstorbenen geht auf die Anfänge des Seerechtes zurück. Trotz der Erkenntnis, daß der Tod während der Reise den Heuervertrag auflöst und der Reeder von diesem Zeitpunkt an streng genommen keine Heuer mehr schuldet, war er schon im Rhodischen Seerecht [58] verpflichtet, den Erben die ganze Jahresheuer auszubezahlen; denn die Matrosen waren vermutlich für die Dauer eines Jahres angestellt gewesen. Ähnliche Bestimmungen finden wir in den Rôles d'Oléron im Konsulat zur See und in der Ordonnance de la marine [59].

2. Das geltende Recht

Stirbt ein Versicherter an den direkten Folgen eines Unfalles, so wird die Todesfallsumme zuzüglich der allfälligen Kinderzulagen an folgende Personen ausbezahlt [60]:

a) *Nach der schweizerischen Lösung:*

aa) an die Ehefrau; bei deren Fehlen

bb) an die Kinder zu gleichen Teilen. Darunter fallen eheliche, adoptierte und solche außereheliche Kinder, für deren Unterhalt der Versicherte auf Grund gesetzlicher Bestimmungen oder behördlicher Verfügung aufzukommen hatte und sofern deren Vorhandensein im Zeitpunkt der Entrichtung der Versicherungsleistungen der Gesellschaft zur Kenntnis gebracht wurde. Fehlen solche und hat der Versicherte nicht durch rechtsgül-

[58] Kap. XLVI = Pardessus I S. 257.

[59] Rôles d'Oléron Art. 7 = Pardessus I S. 327 f.; Konsulat zur See Kap. 83 = Pardessus II S. 124; Ordonnance de la marine liv. III tit. IV art. 13—15; vgl. Noguère S. 31.

[60] Nach Art. 11 des Mustervertrages muß der Tod sofort oder innerhalb Jahresfrist eingetreten sein.

tige Verfügung andere Begünstigte bezeichnet, so fällt die Todesfallsumme

cc) an die Eltern zu gleichen Teilen,bzw. an den überlebenden Elternteil [61].

Hinterläßt der Seemann die Ehefrau und Kinder oder unter lit. bb fallende Kinder, so kann er keine andern Personen begünstigen. Innerhalb dieser Gruppen steht es ihm frei, die Anteile für die Personen nach Belieben zu ordnen: dieser Wille muß durch eine rechtsgültige Verfügung der Versicherungsgesellschaft zur Kenntnis gebracht werden. Im andern Fall kann er die Begünstigung der Personen und der Anteile nach seinem Ermessen ordnen. Sind weder in eine der obgenannten Kategorien fallende noch testamentarisch bedachte Personen vorhanden, so verweigert die Versicherung die Entrichtung der Todesfallsumme [62].

Die Kinderzulagen

Neben der Todesfallsumme entrichtet die Versicherung Zulagen für Kinder nach Maßgabe von lit. bb, sofern sie am Todestag des Versicherten das 18. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben. In den Genuß der Kinderzulage fallen auch eheliche Kinder, die vor dem 300. Tage nach seinem Tode geboren worden sind, nicht aber solche, die erst nach dem Unfall gezeugt wurden. Er kann durch rechtsgültige, der Versicherung zur Kenntnis gelangende Verfügung die Anteile unter den anspruchsberechtigten Kindern frei bestimmen [63].

b) *Die französische Lösung:* anspruchberechtigt sind folgende Personen:

aa) Die Ehefrau, sofern sie nicht geschieden oder getrennt worden war und die Ehe vor dem Eintritt des Unfalles geschlossen wurde; sie erhält eine Rente von 25 % des früheren Heuerverdienstes des Ehemannes. Hatte die geschiedene oder getrennte Witwe gegen den Mann

[61] Mustervertrag Art. 12 Abs. 1a—c.
[62] Mustervertrag Art. 12 Abs 2—4.
[63] Mustervertrag Art. 10 und 13.

Unterstützungsansprüche, so beträgt ihre Rente höchstens 20 % der verdienten Heuer. Im Falle der Wiederverheiratung wird dem neuen Ehegatten die Hälfte der 25 %gen Witwenrente ausbezahlt.

bb) Für die Kinderzulagen fallen eheliche, uneheliche, angenommene und adoptierte Kinder in Betracht, welche das 16. Altersjahr noch nicht überschritten haben, das 18., wenn sie eine Lehre absolvieren und das 21., wenn sie einem Studium obliegen. Ist das Kind aus irgendwelchen Gründen arbeitsunfähig, so besteht keine Altersbeschränkung. Die Zulage berechnet sich wie folgt: 15 % der Heuer für ein Kind, 30 % für zwei Kinder, 40 % für drei, je 10 % mehr für jedes weitere. Für Vollwaisen erhöht sich die Zulage auf 20 %.

cc) Die Ascendenten: war ein Elternteil vom Verstorbenen unterstützt worden, so hat er einen Rentenanspruch von 10 % der Heuer; im andern Falle wird er nur dann Rentenbezüger, wenn das Opfer weder Ehefrau noch Kinder hinterläßt und wenn er nachweist, daß er später von ihm unterstützt worden wäre.

dd) Übersteigt der Gesamtbetrag der Ansprüche 75 % des Heuereinkommens, so werden die einzelnen Anteile entsprechend reduziert [64].

c) *Die italienische Lösung:* Nach dem Tode des Seemannes gehen die Versicherungsansprüche auf folgende Personen über:

aa) Die Witwe erhält bis zu ihrem Ableben oder der Wiederverheiratung 50 % des ursprünglichen Einkommens; im zweiten Fall erwächst ihr ein Anspruch in der Höhe einer dreijährigen Rente. Lebte sie wegen eines von ihr verschuldeten Grundes getrennt, so fällt der Anspruch auf Rentenzahlung dahin.

bb) Jedes eheliche, uneheliche und adoptierte Kind erhält bis zum vollendeten 18. Altersjahr eine Zulage von

[64] Ripert I No. 708 S. 623 f.

20 %. Bei Vollwaisen wird sie auf 40 % erhöht. Ist ein Kind nicht in der Lage, für seinen Lebensunterhalt selbst aufzukommen, so wird die Kinderzulage bis zum Erlangen der Erwerbsfähigkeit ausbezahlt.

cc) Sind von den obgenannten Gruppen keine Personen vorhanden, so erhält jeder Ascendente, der vom Verstorbenen unterstützt wurde, bis zu seinem Tode eine Rente von 20 %.

dd) Die Geschwister erhalten eine 20 %ige Rente unter den gleichen Voraussetzungen wie die Kinder. Dazu müssen sie mit dem Verstorbenen zusammengelebt haben und von ihm unterstützt worden sein.

Der ganze zur Auszahlung gelangende Rentenbetrag darf jedoch die Höhe des gesamten Heuereinkommens nicht übersteigen. Sollte dies eintreffen, so werden die einzelnen Quoten proportional gekürzt. Fallen Rentenansprüche hinweg, so erhöhen sich die andern dementsprechend. Jedoch kann eine Rente nie über die vorher angeführten Prozentsätze hinausgehen [65].

d) *Die belgische Lösung:* stirbt der Seemann an den Folgen eines Betriebsunfalles, so werden der Witwe und ihren Kindern gewisse Renten ausbezahlt; außerdem gewährt die Kasse eine Rente für jeden Todesfall, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

aa) Der Verstorbene hat dem Institut 20 Jahre lang angehört und wenigstens während 15 Jahren Schiffsdienste geleistet.

bb) Die Ehe hat mindestens ein Jahr lang bestanden.

Die Frau, die einen bereits pensionierten Seemann geheiratet hat und die aus dieser Ehe stammenden Kinder haben keinen Anspruch auf Rentenzahlung. Im andern Fall sind eheliche und uneheliche Kinder bis zum zurückgelegten 18. Lebensjahr Rentenbezüger, sofern die Mutter selbst nicht anspruchsberechtigt ist und der

[65] Gaeta-Pescatore § 158 Art. 27 Abs. 1—3.

Verstorbene während 20 Jahren Beiträge geleistet hat und 15 Jahre lang im Dienst gestanden ist [66].

II. Bei Betriebskrankheiten

Die schweizerische Versicherung gewährt bei Tod infolge Betriebskrankheiten keine Auszahlungen [67], die belgische nur unter den obgenannten Bedingungen. In Italien werden die Renten in gleicher Weise wie bei Unfällen entrichtet [68].

In Frankreich: Wurde die Ehe vor der ersten ärztlichen Feststellung der Krankheit eingegangen, so erhält die Witwe die halbe Invaliditätsrente des verstorbenen Ehegatten. Hat sie die Ehe nachher eingegangen, so hat sie Anspruch auf die Hälfte der Pension, die ausbezahlt würde, wenn er an den Folgen eines Betriebsunfalles gestorben wäre. Ist die Mutter vorverstorben, so fällt die Rente den Kindern zu. Jeder Ascendente im Fall von I Ziff. 2b lit. cc erhält die Hälfte der Rente, die der Witwe zugekommen wäre [69].

§ 35: Der Pflegeort

Die belgische «Caisse de prévoyance et de secours» behandelt die Seeleute kostenlos in einem Spital ihres Wohnortes oder eines benachbarten Ortes. Gestattet sie die häusliche Pflege, so verweigert sie jegliche Hilfe [70].

Wird der französische Seemann zuhause gepflegt, so kann er seinen Arzt selbst bestimmen und hat Anrecht auf Konsultationen in seinem Domizil [71].

Nach den Vorschriften des schweizerischen Mustervertrages hat sich der Seemann der Beobachtung in einem Kranken-

[66] Smeesters I No. 271 S. 397 f.

[67] Mustervertrag Art. 29 Abs. 3.

[68] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 16.

[70] Smeesters I No. 270 S. 377.

[71] Ripert I No. 709 S. 624.

haus zu unterziehen, wenn eine besondere medizinische Kontrolle angezeigt ist [72].

In Deutschland kann die Seekrankenkasse dem Seemann, der ledig ist und keinen Haushalt hat, Unterkunft und Verpflegung in einem Seemannsheime gewähren [73].

§ 36: Die Entrichtung von Renten und Kapitalbeträgen

In der See- wie in der Landversicherung stellt sich mit den bekannten Vor- und Nachteilen die Frage nach der Zweckmäßigkeit der Entrichtung von Renten oder der Auszahlung des ganzen geschuldeten Kapitals. Es ist unmöglich, dem einen oder andern System eindeutig den Vorzug zu geben, da beide ihre Vor- und Nachteile haben. Vom Standpunkt der sozialen Sicherheit aus betrachtet, scheint mir grundsätzlich das Rentensystem für die überragende Mehrzahl der Fälle als das Gegebene. Wie leicht kann ein verhältnismäßig hoher Kapitalbetrag den Seemann oder seine Hinterbliebenen zu unvorsichtigen Spekulationen verführen oder das Gefühl eines plötzlichen Reichtums aufkommen lassen, in dem man über seine Verhältnisse hinaus lebt und das so empfangene Kapital in kurzer Zeit verbraucht. Der Begriff der «naiveté imprévoyante» [74] hat auch heute an seiner Wahrheit nichts eingebüßt; denn es ist leicht verständlich, daß gerade die Seeleute, die den größten Teil ihres Lebens auf dem Schiff zubringen und mit den Verhältnissen zu Lande weniger vertraut sind, in Unkenntnis der Schwierigkeiten, Gefahren und Tücken in Person und Sache bei gewagter finanzieller Betätigung unter Umständen nicht wieder gutzumachende Verluste erleiden könnten und sich damit großer Not und Armut aussetzen.

Der Versicherte sollte aber in gewissen Fällen die Möglichkeit haben, die kapitalisierte Summe von der Versicherungs-

[72] Mustervertrag Art. 33.

[73] Seekrankenversicherungsgesetz Art. 1 Ziff. 9 § 481 = RGBl I 1927 S. 338.

[74] Siehe Noguère S. 138.

gesellschaft ausbezahlt zu erhalten. Kann er sich den neuen Verhältnissen entsprechend eine neue Existenzgrundlage schaffen oder eine gute Anlagegelegenheit finden, so sollte es offenstehen, auf seine Begründung hin die Kapitalsumme zu entrichten.

Vom Standpunkt der Versicherung aus bietet die Kapitalabfindung ebenfalls Nachteile. Wie wir gesehen haben, kann z. B. in Frankreich die Versicherung bei Abnahme der Invalidität ihre Leistungen kürzen; dies ist aber nicht mehr möglich, wenn die Summe ausbezahlt worden und vom Versicherten eventuell schon verbraucht ist. In ihrem eigenen Interesse wird sie in diesem Fall eine Rentenzahlung vorziehen. Oft ist aber die Kapitalabfindung für die Versicherung der billigste Weg, sich von ihren Pflichten zu befreien: ist der Versicherungsfall eines Rentenbezügers in jüngeren Jahren eingetreten, so können die periodischen Zahlungen u. U. einen höheren Betrag erreichen, als die Kapitalsumme ausmachen würde. Das französische Recht bekennt sich zur Rentenzahlung, während der schweizerische Mustervertrag ohne Angabe einer andern Möglichkeit die Kapitalabfindung vorsieht.

§ 37: Die Erfüllung besonderer Pflichten beim Eintritt des Schadenereignisses

I. Die Pflichten des Kapitäns und des Arztes

Ereignet sich ein Unfall oder eine Krankheit, die eine Arbeitsunfähigkeit im Gefolge haben, so erstellt der Kapitän und, sofern ein Arzt zugegen ist, dieser ein Zeugnis über den Zustand des Verunfallten oder Erkrankten, über Dauer und Grad der Arbeitsunfähigkeit [75]. Das französische Recht knüpft an den Fall der Unterlassung die Sanktion, daß der Reeder die Beträge in der Höhe der Versicherungsleistung selbst übernehmen muß, wenn der berufliche Zusammenhang des

[75] Ripert I No. 705 S.621; Smeesters I No. 270 S. 377; Mustervertrag Art. 32 Abs. 3; 18, 3.

Unfalles konstatiert ist[76]. Hat ein Unfall voraussichtlich den Tod oder eine bleibende Arbeitsunfähigkeit zur Folge, so ist der Kapitän verpflichtet, bei der nächsten konsularischen Vertretung eine Erklärung über den Tatbestand des Unfalles zu Protokoll zu geben[77]. Beim Eintritt des Todes macht der Kapitän der Versicherung telegraphisch Mitteilung[78].

II. Die Pflichten des Versicherten

Der Versicherte, der sich ohne hinreichenden Grund der von der Versicherung vorgeschriebenen Heilbehandlung entzieht, ihr nicht die verlangten Angaben macht oder den Beauftragten den Zutritt nicht gestattet, verliert den Anspruch auf ihre Leistungen. In Italien steht der Entscheid über die Stichhaltigkeit dieser Gründe einem Schiedsgericht zu, das aus je einem von jeder Partei gewählten Arzte und einem von diesen beiden gewählten zusammegesetzt ist[79].

§ 38: Die Frage des Verschuldens

I. Das Verschulden des Seemannes

Dem Zwecke der Versicherung wäre nicht Rechnung getragen, würde jedes Verschulden des Anspruchsberechtigten die Versicherungsleistungen kürzen oder gar ausschließen. Das hieße, die normale Bewegungsfreiheit eindämmen und der Lebensführung an Bord ängstlich und zaudernd gegenüberstehen zu müssen. Nach allgemein herrschender Auffassung kennt das Versicherungsrecht drei Stufen der Schuldzumessung: Schäden, die absichtlich (intentionellement), grobfahrlässig (par une faute grave ou inexcusable) und leicht fahrlässig herbeigeführt worden sind.

[76] Ripert I No. 705 S. 621.

[77] Mustervertrag Art. 32 Abs. 1; Gaeta-Pescatore § 158 Art. 11.

[78] Mustervertrag Art. 32 Abs. 2; Gaeta-Pescatore § 158 Art. 11.

[79] Mustervertrag Art. 33, Gaeta-Pescatore § 155 Art. 13; § 158 Art. 32.

1. Der aus Absicht entstandene Schaden

Ist der Unfall oder die Krankheit vom Seemann absichtlich herbeigeführt worden, so wird die Haftung des Versicherers ausgeschlossen; der Versicherte soll nicht durch absichtliche oder dolose Schadensverursachung in den Genuß der Versicherungsleistungen gelangen. Der Versicherer kann sich von seinen Leistungen nur befreien, wenn er das Vorliegen der Absicht oder des Vorsatzes beweist. Dazu sind etwa folgende Tatbestände zu zählen: Unfälle, die dem Seemann infolge von Trunkenheit, beim Boxen oder im Duell, bei Teilnahme an Verbrechen oder Vergehen, Schlägereien oder Raufereien zustoßen; nicht darunter fallen Verletzungen, die er sich in Notwehr oder andern rechtlich begründeten Handlungen zugezogen hat [80]. Für das verschuldete Verursachen von Krankheiten bestehen analoge Ausschlußgründe. Art. 28 Abs. 1 des Mustervertrages schließt Krankheiten aus, die auf gewohnheitsmäßigen Gebrauch betäubender oder schmerzstillender Mittel, gewohnheitsmäßigen Tabak- und Alkoholmißbrauch oder strafbare Handlungen zurückzuführen sind. Die französische Lehre betrachtet den Selbstmord, der durch Krankheit verursacht worden ist, nicht als «faute intentionnelle» [81].

2. Der grobfahrlässig verursachte Schaden

Grundsätzlich besteht hier die Leistungspflicht des Versicherungsträgers, doch kann er den Umständen entsprechend eine Herabsetzung der Leistungen vornehmen [82].

3. Der leichtfahrlässig verursachte Schaden

Weder das Abkommen noch die Gesetze sehen dafür eine Haftungsbeschränkung des Versicherers vor.

[80] Ripert I No. 721 S. 629 f; Mustervertrag Art. 6; Guhl S. 753; Int. Ue. Art. 3 Ziff. 1.

[81] Ripert I No. 721 S. 630.

[82] Guhl S. 754; Ripert I No. 721 S. 630.

II. Das Verschulden des Reeders

Mit der Behandlung der Frage, wie die Haftungsverhältnisse bei schuldhafter Verursachung eines Schadens durch den Reeder liegen, gelangen wir in ein Gebiet, in dem sich Zivilrecht und Versicherungsvertragsrecht berühren. Nach wessen Grundsätzen hat der Reeder zu haften? Das französische und schweizerische Recht bekennen sich zu folgender Auffassung:

Die Haftung richtet sich nach der Schwere des Verschuldens. Hat der Reeder den Schaden absichtlich verursacht (par une faute intentionnelle), so wird die Übernahme der Haftpflicht durch die Versicherung ausgeschlossen; der Reeder hat in diesem Falle ohne Deckung durch die Haftpflichtversicherung für den Gesamtbetrag des Schadens einzustehen [83], wobei Art. 1382 CC und Art. 41 OR zur Anwendung gelangen. Diese Lösung ist für die verletzten Seeleute nicht ohne Gefahr. Nehmen wir den Fall an, ein Reeder befinde sich in schlechter finanzieller Lage und versuche auf verbrecherische Art und Weise ein Schiff zum Untergang zu bringen, um damit in den Besitz der Versicherungssumme zu kommen. Die Versicherung wird bei Kenntnis dieser Tatsache ihre Leistungen verweigern. Wohl kann er für die so entstandenen Forderungen die Haftungsbeschränkung auf das fortune de mer nicht anrufen und hat mit seinem gesamten Vermögen einzustehen [84]. Damit ist aber nicht gesagt, daß die Forderungen der Schiffsleute voll sichergestellt sind, selbst dann nicht, wenn sie gemäß Art. Ziff. 2 des Privilegienabkommens ein Vorzugsrecht besitzen. Diese Gefahr ist in Frankreich schon früh erkannt worden: einige Seegerichtshöfe ließen anfänglich den Reeder für jedes Verschulden haften, indem sie Art. 1382 CC stricto sensu anwandten. Die Schlechterstellung der Seeleute führte aber bald zu einer Änderung der Gerichtspraxis und für die volle Haftung des Reeders wurde das Vorhandensein eines absichtlich verursachten Schadens postuliert. Ist dieser durch

[83] Guhl S. 753; Ripert I No. 722 S. 630.

[84] Haftungsabkommen Art. 2 Abs. 1 Ziff. 1.

grobe Fahrlässigkeit (par une faute inexcusable ou faute grave) entstanden, so verteilt sich die Haftpflicht je nach der Größe des Verschuldens auf Reeder und Versicherung [85]. Der Begriff der groben Fahrlässigkeit kann naturgemäß nicht fest umrissen werden, doch scheint der Grundsatz «non intelligere quod omnes intellegunt» seinem Wesen am nächsten zu kommen.

III. Das Verschulden eines Dritten

Ist Unfall, Krankheit oder Tod des Seemannes durch einen Dritten verursacht worden, so haben der Verletzte, seine Angehörigen oder die Versicherung ein Rückgriffsrecht auf den Schuldigen. Die Versicherung bezahlt dem oder den Anspruchsberechtigten die volle Summe abzüglich des Betrages, der auf Grund des Schuldbefundes vom Schadenstifter geleistet worden ist.

§ 39: Besonderheiten der Rechtsnatur der Beiträge

I. Die Unabtretbarkeit und Unpfändbarkeit

Die Versicherungsleistungen sind in der Regel unabtretbar und unpfändbar [86]. Nach schweizerischem Recht müssen wir bezüglich der Versicherungsleistungen zwei Arten unterscheiden:

1. Pensionen und Kapitalbeträge, welche als Entschädigung für Körperverletzung oder Gesundheitsstörung dem Betroffenen oder im Falle seines Todes, seiner Familie geschuldet werden oder ausbezahlt worden sind (Art. 92 Ziff. 10 SchKG).

2. Alterspensionen, Renten und Versicherungs- und Altersklassen (Art. 93 SchKG).

Die unter Ziffer 1 fallenden Leistungen sind Ersatzleistungen für verlorene Arbeitskraft. Dazu bemerkt das Bundesgericht im Entscheid 55 III 26: «Gleich wie die Gläubiger keinen

[85] Ripert I No. 722 S. 630.

[86] Ripert I No. 718 S. 628 f.; Gaeta-Pescatore § 155 Art. 25; Guhl S. 815.

Zugriff auf den Körper des Schuldners haben, so soll auch das Äquivalent der verletzten Körperintegrität ihrem Zugriff entzogen sein».

Die unter Ziffer 2 fallenden Versicherungsansprüche sind beschränkt pfändbar. Hier treten die Renten «nicht gewissermaßen an die Stelle des unpfändbaren Körpers, sondern der ausgeschalteten oder herabgesetzten Arbeitskraft. Sie sind daher hinsichtlich der Frage der Pfändbarkeit dem Einkommen aus Arbeit gleichzustellen, gleichgültig, ob sie durch eigene Prämienzahlungen des Schuldners ermöglicht werden oder nicht» [87].

In Italien und Frankreich scheint diese Ausnahme nicht zu bestehen. Die Pfändbarkeit ist nur für Forderungen der «Caisse générale de prévoyance» und der «Casse marittime» aus Gerichts- und Untersuchungskosten möglich, die sich aus einem schuldhaften Verhalten des Seemannes ergeben.

Nach der deutschen Konkursordnung sind auch Ansprüche aus der Personenversicherung (bei Tod, Krankheit und Unfall) beschlagfähig, außer wenn die Versicherungsleistungen rein persönlicher Art sind, wie ärztliche Behandlung, Spitalpflege etc.). Bei der Personenversicherung fehlen Beschlagsschranken zum Schutze des erwerbsfähigen Versicherten oder dessen Hinterbliebenen völlig und die Konkursverwaltung kann das ganze Versicherungskapital zur Masse ziehen und über das Rentenrecht auch für die Zukunft verfügen. Das gleiche gilt, wenn der Versicherungsfall erst während des Konkurses eintritt, sofern die Gegenleistung des Versicherungsnehmers bei Konkursbeginn schon ganz oder für die Zeit des Versicherungsfalles vorausbezahlt worden war [88].

II. Die Verjährung des Versicherungsanspruches

Nach schweizerischem Versicherungsvertragsrecht beträgt die Verjährungsfrist zwei Jahre vom Eintritt des Versiche-

[87] Blumenstein S. 369; Fritsche, zit. I S. 182; Fritsche vgl. I S. 172.
[88] Jaeger S. 44.

rungsfalles an gerechnet[89]. In Italien verjähren die Forderung auf die Versicherungsleistungen innerhalb Jahresfrist; sie läuft für Krankheiten, die während der Reise entstanden sind, vom Tage der Ausschiffung, für solche späterer Entstehung vom Tage der Feststellung an. Ist ein Schiff untergegangen, so beginnt die Frist nach sechs Monaten seit den letzten Nachrichten zu laufen. Bei Betriebsunfällen gilt der Tag des Unfallereignisses als Ausgangspunkt für den Lauf der einjährigen Verjährungsfrist[90].

§ 40: Kurze Übersicht über die Versicherungssysteme einiger anderer Staaten

I. Allgemeines[91]

Die Gesetzgebungen einiger Staaten lassen sich nach Ripert wie folgt einteilen:

1. Länder, in denen die Sozialversicherung der Seeleute staatlich geordnet ist. Dieses System finden wir in Frankreich, Belgien und Deutschland.
2. Länder, in denen die Versicherung für den Reeder obligatorisch ist, wo aber der Schutz des Berufsrisikos in der Versicherung vorherrscht: Dänemark und Italien; gegen Ripert ist einzuwenden, daß in Italien nicht nur die Berufsrisiken (Unfälle), sondern auch Krankheiten unter den Bereich der Versicherung fallen.
3. Länder mit Versicherungsschutz für die Berufsrisiken: Spanien, Großbritannien und Tunesien.
4. Länder ohne spezielle Seeversicherung: in den Niederlanden bezieht sich das Gesetz über die Sozialversicherung vom 2. Januar 1901 nicht auf die Seeleute; ebenso das norwegische Gesetz vom 12. Juni 1906. Portugal und Griechenland kennen überhaupt keine die Seeleute betreffenden Versicherungsbestimmungen.

[89] Guhl S. 777.

[90] Gaeta-Pescatore § 155 Art. 31; § 158 Art. 30 Abs. 2; Art. 67.

[91] Ripert I No. 724 S. 632.

In den Vereinigten Staaten findet die Spezialgesetzgebung der Eisenbahner für die Seeleute entsprechende Anwendung; einzig ein Bundesgesetz vom 4. März 1927 enthält Bestimmungen über Berufsunfälle in den Häfen.

II. In Spanien [92]

Das Gesetz vom 30. Jan. 1900 bezieht den Versicherungsschutz bloß auf Berufsunfälle, nicht auch auf Berufskrankheiten. Ist der Unfall unter der Einwirkung höherer Gewalt entstanden, so ist die Versicherung zu keinen Leistungen verpflichtet. Damit ist das eigentliche Seerisiko ausgeschlossen. Allfällige Beträge werden auf Grund der Schwere der Arbeitsunfähigkeit und der verdienten Heuer berechnet. Der Abschluß des Vertrages ist für die Reeder nur fakultativ.

III. In Großbritannien [93]

Bis vor kurzem bekannte sich England zum System der fakultativen Versicherungen der «Friendly societies». Der «Workmen's Compensation Act» von 1906, ergänzt am 22. Dezember 1925, enthält den Gedanken des Schutzes für die Berufsrisiken. Einen Versicherungsschutz für die Berufskrankheiten gewährt der «National Health Insurance Act» von 1924.

Die Seeleute sind gegen alle während des Dienstes entstehenden Unfälle und Krankheiten versichert, sofern dadurch eine Arbeitsunfähigkeit von mehr als einer Woche resultiert. Im Todesfall wird den Familienmitgliedern, die der Verstorbene bis anhin unterstützte, eine Kapital- oder Rentenzahlung entrichtet. Ist der Schaden die Folge eines Verschuldens des Reeders oder eines Vorgesetzten, so hat er ein Wahlrecht zwischen der Anwendung des «Workmen's Compensation Act» und des Zivilrechtes. Wie in andern Staaten haftet auch hier der Reeder für solche Forderungen mit seinem ganzen Vermögen, und das Schiff, auf dem der Seemann den Schaden erlitten

[92] Ripert I No. 729 S. 634.

[93] Ripert I No. 730 S. 634 f.

hat, kann auf sein Verlangen hin bis zur Entrichtung der Entschädigung oder deren Sicherstellung mit Beschlag belegt werden.

§ 41: Die Grundsätze der Kranken- und Unfallversicherungsbestimmungen im neuen Seeschiffahrtsgesetz

1. Der Ausschluß des KUVG

Abs. 1 des Art. 84 ist nur in Anbetracht der besondern Verhältnisse zu verstehen, die sich für unser Binnenland aus dem Betrieb einer Hochseeschiffahrt ergeben. Wohl befindet sich ihr Sitz in der Schweiz, die Schiffe nennen als Registerhafen Basel, aber doch wickelt sich der ganze Verkehr weit außerhalb unserer Landesgrenzen ab. Den Betrieb der Seeschiffahrt der obligatorischen Unfallversicherung zu unterstellen würde der Überwachung durch die SUVA große Schwierigkeiten bereiten, ja diese sogar unmöglich machen; dazu fehlt ihr auch die gesetzliche Grundlage. Dieser Mangel ist anfänglich von der Arbeitsnehmerseite her empfunden worden, denn man war dort der Ansicht, daß auch jene Leute, die im Ausland beschäftigt sind, der SUVA unterstellt werden sollten [94].

2. Eine lex imperfecta

Das Gesetz (Art. 84 Abs. 2) auferlegt dem Reeder die Pflicht, die Besatzungen gegen Krankheiten und Berufsunfälle zu versichern. Keine private Versicherungsgesellschaft — und um solche handelt es sich hier — kann aber gezwungen werden, mit ihm einen Vertrag einzugehen. Strafbestimmungen für den Fall, daß der Reeder seiner Versicherungspflicht nicht nachkommt, enthält das Gesetz nicht.

3. Der indirekte Versicherungszwang

(Art. 85 Abs 1). Ist die Besatzung nach Maßgabe des Gesetzes versichert, so wird der Reeder für leichtes Verschul-

[94] Botschaft zum Seeschiffahrtsgesetz S. 46; Sten. Bulletin Bd. 1952 S. 542.

den befreit. Mit andern Worten: besteht keine Versicherung, so haftet der Reeder voll. Darin läßt sich bei Unterlassen der Versicherung das einzige pönale Element erblicken [95].

4. Die Haftung bei fehlendem Versicherungsschutz (Art. 85 Abs. 2)

Für diesen Fall ist die volle Haftung des Reeders statuiert. Damit stellen sich wiederum die gleichen Probleme ein, wie sie schon früher [96] geschildert wurden. Die Ausdehnung der Haftung für solche Betriebsunfälle und -Krankheiten, die durch kein Verschulden des Reeders verursacht sind, stellt für ihn zweifellos die größte Belastung dar. Das Gesetz läßt zwar den Reeder im Umfange der Versicherungsleistungen haften, womit zwischen ziviler Haftung und Versicherung eine Verbindung hergestellt wäre [97], aber wer garantiert, daß im Schadensfall, der z. B. durch eine Schiffskatastrophe mit erheblicher Schädigung des Reedervermögens herbeigeführt worden ist, die entsprechenden Summen für die im Gesetz vorgeschriebenen Entschädigungen noch sichergestellt sind? Selbst die Privilegierung der Ansprüche kann nicht alle Zweifel zerstreuen. Schon die Tatsache, daß eine Reederei unter Umständen bei keiner Versicherungsgesellschaft Aufnahme findet, stellt ihre Betriebsverhältnisse in kein günstiges Licht. Den Forderungen der sozialen Sicherheit der Seeleute scheinen diese Gesetzesbestimmungen nicht völlig gerecht zu werden.

5. Die Alters- und Hinterlassenenversicherung

Auf Ausländer, die auf schweizerischen Seeschiffen tätig sind, ist das Bundesgesetz über die Alters- und Hinterlassenenversicherung vom 20. Dezember 1946 nicht anwendbar [98].

[95] Vgl. die ähnliche Lösung im Art. 99 Abs. 1 des Landwirtschaftsgesetzes.

[96] Vgl. § 38 II dieser Arbeit.

[97] Botschaft zum Seeschiffahrtsgesetz S. 47.

[98] Verfügung des eidg. Volkswirtschaftsdepartementes über die Stellung des auf schweizerischen Schiffen tätigen ausländischen Personals in der Alters- und Hinterlassenenversicherung vom 10. März 1948.